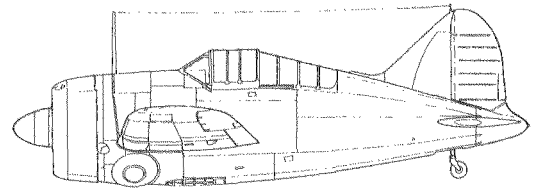
Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie





37e Jaargang nummer 4 - oktober/december 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:
Buffalo 339 zijaanzicht
Buffalo's in Batavia poster

Collectie Gerard J. Casius

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:
T.L.D. Postma.

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

Gerard Casius
Omslagartikel: Brewster Buffalo's voor de militaire luchtvaart KNIL 2

Theo Postma
Op bezoek bij ... Frans Smits Sr. 13

P.I.M. Evers
Militariade 14

Theo Postma
WOI-Boekbespreking 19

Dr. S.J. de Groot
Boekbespreking: Gevallen voor de Führer 20
Boekbespreking: Tannenberg 21

P.N.M.A. van der Baan
DAF fabriek bestaat 75 jaar 22

Ronald de Graaf
Terug naar Nieuwpoort 25

P.C. van Kerkum
Generaal Winkelman 33

C.A. Heshusius
Boekbespreking: Samenwerking en confrontatie 37

Anselm J. van der Peet
Van stiefkind tot professionele wasdom, 150 jaar Geneeskundige Dienst Zeemacht 38

B.C. Cats en M. Talens
Een nieuw dagelijks tenue voor de Koninklijke Lanmacht 43

B.C. Cats
Nieuwe baret- en kraagemblemen bij de Koninklijke Landmacht *deel 2* 49

Drs. J.P.C.M. van Hoof
De betekenis van het landschap van het Nederlandse grondgebied in de jaren 1600-1850, toegespitst op het noordoosten 51

Theo Postma
Boekbespreking: Operatie Noach 58

Andries Westendorp
Boekbespreking: De Koninklijke Marine, foto's en feiten, 1922-1964 59

Max van der Hoog
Boekbespreking: Twee eeuwen varen en vechten, 1550-1750 60

Wil Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst 60

OMSLAGARTIKEL

BREWSTER BUFFALO'S VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART KNIL

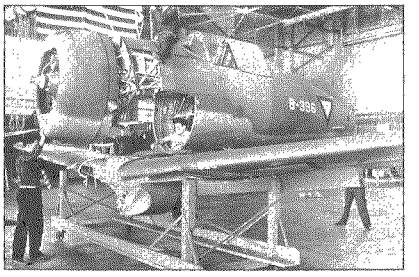
Gerard Casius

Nadat Nederland jarenlang de defensie van Ned. Indië had verwaarloosd - Indisch luchtvaartauteur C.C. Küpfer schreef: "het leek alsof een miljonair zijn bezittingen door een jongetje met een katapult liet beschermen" - werd einde jaren 30 van de vorige eeuw eindelijk begonnen met de uitbreiding van het KNIL, met name de Militaire Luchtvaart. De beroemde Glenn Martin bommenwerpers konden nog makkelijk voor harde cash gekocht worden (Nederlands Indië was in 1937 de grootste luchtvaart-exportklant van Amerika, met op de tweede plaats Japan (!!)), maar daarna raakte de vliegtuigindustrie overstelpt met orders van voornamelijk Engeland en Frankrijk.
Terwijl Engeland en Frankrijk al sinds september 1939 in oorlog waren met Duitsland, bleef Nederland neutraal. President Roosevelt stelde vast dat de beste manier voor de USA om de Duitsers buiten de deur te houden was om de Britten zoveel mogelijk te helpen met wapenleveranties. Bovendien deden de Britten grote investeringen in fabriekshallen en machines om de Amerikaanse fabrikanten te helpen de orders de deur uit te krijgen en dit werkte uiteindelijk ook in het voordeel van de Amerikaanse luchtmacht en marine. Nederland werd door dit alles een hele verre derde in de wedloop om onder dreiging van de Tweede Wereldoorlog nog militaire vliegtuigen te kunnen kopen.
Toen Nederland in mei 1940 werd bezet door de Duitsers was het eigenlijk al te laat voor Ned. Indië om de achterstand nog in te halen. De Militaire Luchtvaart KNIL was wat materiaal betreft vrijwel geheel Amerikaans georiënteerd, maar was wegens de belangen van Nederlandse industrie gedwongen om veel tijd te verknoeien met het onderhandelen over en beproeven van Fokker ontwerpen zoals de T-IX bommenwerper en G-2 jachtkruiser. Dit waren allebei typen die zeker nog drie tot vier jaar zouden vergen om in flinke aantallen afgeleverd te kunnen worden, terwijl in 1939 toch al te voorzien moest zijn dat de motoren en alle accessoires (die Nederland niet zelf kon fabriceren en dus op de oververhitte markt moest kopen) niet op tijd te krijgen zouden zijn. Maar een kolonie was er nu eenmaal om het moederland te dienen en niet andersom.

Bestelling van Buffalo's.

De capitulatie van Nederland veranderde de hele situatie in één klap. Men hoefde niet meer kleinschalig te modderen met de vaderlandse industrie. In de VS opereerde al een aantal Nederlandse aankoopinstanties van leger en marine, waaronder een luchtvaartbureau dat onder leiding stond van majoor-vlieger-waarnemer Max van Haselen. Hij werd in januari 1941 opgevolgd door majoor-vlieger-waarnemer E.J.G. (Eddy) Te Roller, die - samen met kapitein Paul Valk - al enige tijd in de VS was voor overname van twintig Curtiss 75 Hawk jagers voor de ML. Het geheel werd in 1940 samengevoegd onder de naam Netherlands Purchasing Commission (NPC), gevestigd in New York, met in de topleiding enkele doorgewinterde zakenmensen. Het was al duidelijk dat er veel inventiviteit, connecties en vooral ook contant geld nodig zou zijn om nog iets los te peuteren. Het NPC

aarzelde niet en nauwelijks bekomen van de schok van de capitulatie van Nederland werd al op 22 mei 1940 een verlanglijstje ingediend bij de Amerikaanse overheidsinstanties die - samen met de Britten - de prioriteiten vaststelden en zonder wier toestemming er niet officieel met de fabrikanten mocht worden onderhandeld. Er zijn verscheidene van zulke instanties geweest, die we voor het gemak maar zullen aanduiden onder de naam van de belangrijkste: het Joint Aircraft Committee (JAC).



Assemblage van de tweede Buffalo (B-396) voor de ML op Newark Airport, New Jersey, op 29 januari 1941. (Brewster foto 6089, NASM via Casius).

Op ons lijstje stond o.a. een aanvraag van 72 Brewster Buffalo jachtvliegtuigen. De Buffalo was niet bepaald een voor de hand liggende keuze. Dit type, daterend van 1936, was toen al niet meer "state of the art", maar Te Roller kende zijn zaken en wist dat de Belgen al een serie van deze machines in bestelling hadden, waarvan de eerste op het punt stonden om te worden geleverd. Ook België was door de Duitsers overrompeld en wellicht was er dus een kans om deze machines over te nemen. Te Roller verduidelijkte de aanvraag dan ook met de mededeling dat voor de levering van 72 Brewsters aan Indië geen speciale concessies van de Amerikanen nodig waren, "omdat te verwachten is dat België haar order voor 39 toestellen zal annuleren en voor de andere 33 zijn de motoren beschikbaar".

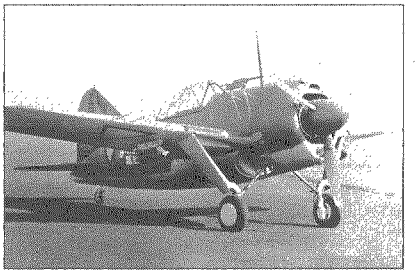
Hier stuiten we direct al op de grote "bottleneck" van de vliegtuigenmarkt: het gebrek aan motoren dat als een rode draad door alle transacties loopt. De JAC kon nog wel eens productieruimte voor "airframes" (kale vliegtuigcasco's) beschikbaar hebben, maar vaak niet voor de bijbehorende motoren, of propellers, instrumenten, radio's of bewapening. Voor al deze zaken moest apart ook weer een vergunning verkregen worden. Met de "33 beschikbare motoren" bedoelde Te Roller reeds bestelde Cyclone motoren voor Dornier vliegboten die in Nederland bij Aviolanda en De Schelde werden gebouwd en nu natuurlijk niet meer zouden worden geleverd. De Belgische Buffalo's kwamen niet beschikbaar, want deze werden snel overgenomen door de Fransen, die de eerste zes ervan op 16 juni op een vliegdekschip naar Frankrijk verscheepten en de rest ging naar de Engelsen. De Indische aanvraag werd dan ook door het JAC afgewezen.

Het NPC snuffelde verder en kreeg een tip - wellicht van de nerveuze fabrikant - dat er nog 28 Curtiss 75A-4 Hawk jachtvliegtuigen niet overgenomen waren van een order van het inmiddels ook gecapituleerd hebbende Frankrijk. Ook de aanvraag om deze te mogen overnemen werd afgewezen omdat de motoren niet beschikbaar waren. Met geen alternatief dan het maar weer steeds te blijven proberen diende men de aanvraag opnieuw in, maar nu voor 28 Buffalo's, type 339-16, waarvan de motoren op de tweedehandsmarkt zouden worden gekocht. Deze aanvraag werd goedgekeurd, maar Te Roller moest hem intrekken omdat de motoren ondanks naarstig zoeken niet te vinden waren. Tegelijkertijd werd een nieuwe aanvraag ingediend (no. N-114; men had inmiddels een nummeringsysteem ingevoerd voor alle leverantieverzoeken, N voor Nederland, B voor Britain, etc.) voor 72 Buffalo's, compleet met motoren en propellers. Ook deze werd weer afgewezen, maar met de mededeling dat een latere levering in 1942 wel werd toegestaan.

Problemen bij de Brewsterfabriek.

Het moet gezegd dat de NPC, gedwongen door de moeilijke omstandigheden, met het zaken doen met Brewster Aeronautical Corporation al aardig in de marge van de Amerikaanse luchtvaartindustrie was beland. Het bedrijf had geen denderende reputatie, eigenlijk weinig ervaring (het had vóór het Buffalo-project slechts als onderaannemer vliegtuigcomponenten gemaakt, o.a. vleugeldrijvers voor Catalina's) en werkte bovendien in een totaal ongeschikt gebouw. Het was een oude meubelfabriek in Queens, een buitenwijk van New York, waar de productie was verdeeld over meerdere verdiepingen en waar de bewegingsruimte bovendien werd beperkt door de aanwezigheid van betonnen pilaren. De assemblage en het invliegen van geproduceerde toestellen vond plaats in een hangaar op Newark Airport aan de andere kant van New York. Inefficiëntie was het gevolg en bovendien waren de arbeidsverhoudingen bij Brewster bedroevend slecht. Stakingen waren niet zeldzaam en de vakbonden binnen het bedrijf waren niet bepaald geïnspireerd door vaderlandslievende idealen. Uiteindelijk, doch lang na de Indische relaties met het bedrijf, zou dit erin resulteren dat Brewster onder curatele van de US Navy werd gesteld. De buitenlandse verkoop, inclusief dus die aan Ned. Indië, was door Brewster in handen gegeven aan de Miranda Brothers, een niet bepaald brandschoon team van wapenhandelaren die hun wijze van zakendoen nog al eens in de rechtszaal moesten komen uitleggen.

Dit klinkt allemaal nogal negatief over de Brewster fabriek, maar toch had de Buffalo een redelijk succes behaald. Het was de eerste ééndekker-deklandingsjager van de Amerikaanse marine, waarvan er 54 werden besteld als F2A-1. Van deze werden er echter 44 naar Finland geleverd, toen daar de Russische "beer" zijn aanval begon. De Finnen hebben met buitengewoon veel succes van de Buffalo gebruik gemaakt. Als vervanger kocht de Amerikaanse marine 43 F2A-2 toestellen die tussen augustus en november 1940 werden afgeleverd. Naast de al genoemde bestelling door België van 40 Buffalo's, waarvan er na de Franse capitulatie één naar Finland en 33 naar de Britten gingen, was er een bestelling van 170 toestellen voor de Royal Air Force geplaatst. Deze laatste order was speciaal bedoeld voor squadrons in het Verre Oosten, met name Singapore.

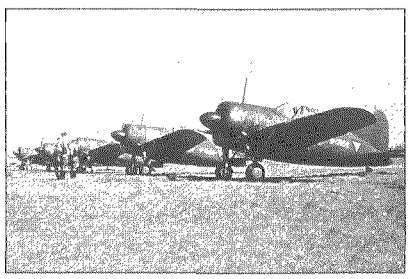


De B-396 gereed voor proefvluchten, voorzien van een mitrailleur-camera en bommen. De afnamevluchten werden grotendeels uitgevoerd door de latere generaal majoor, toen 1e luitenant, Hans Maurenbrecher.
(Brewster foto, NASM via Casius).

Indische bestelling geplaatst.

Het NPC bleef met grote vasthoudendheid proberen om orders voor jachtvliegtuigen bestemd voor het KNIL goedgekeurd te krijgen. Daarbij werd ook naar andere typen gekeken, zoals bijv. de North American Mustang (in zijn eerste uitvoering) en de Bell P-39 Airacobra, maar ook in Canada gebouwde Hurricanes. Het probleem bij al deze initiatieven bleef echter de beschikbaarheid van motoren. Op 28 oktober 1940 werd opnieuw een verzoek ingediend voor 72 Buffalo's (N-196), maar nu zonder bijlevering van de motoren. Tevens werd goedkeuring gevraagd voor de aankoop van 140 Wright R-1820 motoren, o.a. voor deze Brewsters, die tweedehands te koop waren bij American Airlines, die motoren van haar

Douglas DC-3 verkeersvliegtuigen verving door een latere versie. Ook dit werd weer afgewezen, maar de order voor Buffalo's kwam er nu wel door. Het gaat in het kader van dit verhaal te ver om alle verwikkelingen verder te volgen; het bovenstaande dient slechts ter illustratie van de moeilijkheden waarmee het team van majoor Te Roller te maken had. Het eind van het liedje was dat het NPC uiteindelijk 31 Cyclone G-105A motoren van 1100 pk betrok uit de reeds genoemde voorraad van de MLD, inclusief reserve bestemd voor de eerste 24 Buffalo's. Voorts werden 54 G-205A Cyclones (1200 pk) voor de resterende 48 Buffalo's geleverd door Brewster, die deze na revisie door de Wright fabriek van Trans World Airlines had gekocht. De reeds op 6 juni 1940 aan Brewster verstrekte "letter of intent" kon nu eindelijk in een order worden omgezet. Zo eindigde de ML met twee versies van de Buffalo, waarbij de 100 pk minder vermogen van de eerste 24 stuks toch wel een aanmerkelijke handicap was.



Vijf Brewsters van de Tweede Afdeling, Vliegtuiggroep V (2-VlG-V), gereed voor een demonstratie op een propagandadag van het Vrijwillig Vlieger Corps op Tjililitan (Batavia), juli 1941.
(foto Sectie Luchtmacht Historie)

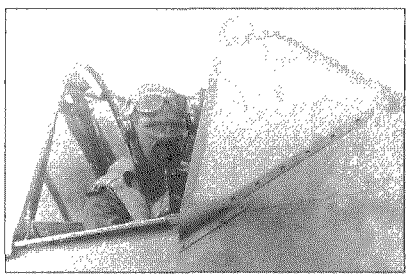
Tenslotte werden in februari 1941 nog 20 aanvullende Buffalo's bijbesteld. Deze waren van een iets veranderd type dat overeenkwam met de laatste F2A-3 versie van de US Navy met o.a. een iets langere romp en hoger gewicht. Ook hier waren er weer grote problemen met levering van motoren, die in dit geval werden opgelost door de koop van 22 Cyclone R-1820-G2 motoren die al in 1938 bij de fabrikant waren ingeruild door de KLM voor sterkere. Deze werden door de fabriek gemodificeerd tot G5B configuratie, die echter maar 1000 pk leverde, m.a.w. 200 pk minder dan de eerdere Buffalo's, in een zwaardere kist. Een wel bijzonder ongunstige combinatie, die de toch al niet spectaculaire maximum snelheid van de Buffalo van 307 naar 264 mph verlaagde en de klimsnelheid van 4700 naar 3100 feet/min. Maar er was nu eenmaal niets beters beschikbaar, terwijl het schijnt dat de ML ervan uitging dat deze mindere toestellen aanvankelijk zouden worden gebruikt voor de opleiding van jachtvliegers, terwijl men erop hoopte dat er later toch sterkere motoren beschikbaar zouden komen.

Overigens hebben deze 20 laatste Buffalo's Indië niet meer bereikt, hetgeen achteraf een geluk genoemd moet worden. De levering werd door tekorten aan onderdelen erg vertraagd en tenslotte heeft men ze zonder de uitlaatpijpen (die werden nagestuurd) op de boot gezet. Uiteindelijk zijn ze in Australië uitgeladen en door de USAAF en RAAF gebruikt. Het is interessant om te vermelden dat het Aviodrome kortgeleden diverse overblijfselen van drie van deze machines heeft aangekocht.

De aflevering begint. Buffalo's naar Suriname?

In maart 1941 begon de afname van de Brewsters op het vliegveld van Newark, New Jersey. Het invliegen gebeurde voornamelijk door kapitein-vlieger-waarnemer Hans Maurenbrecher, met assistentie van majoor Te Roller. Het grootste deel van de serie was eind juni afgeleverd, behalve zeven stuks die in juli gereedkwamen en één in augustus. De eerste van de serie met 1200 pk motoren (de B3-119) werd in de VS voorlopig aangehouden voor proefvluchten en als prototype voor modificaties (hetgeen de reden is dat dit toestel veelvuldig is gefotografeerd. Bij

de beproeving raakte het beschadigd en werd daarom pas in april 1942 verzonden en kwam ook in Australië terecht.
Ondertussen werd er ook in Ned. West Indië aanspraak gemaakt op Buffalo's. Door de Verenigde Staten werd grote druk uitgeoefend op Nederland om wat te doen aan de verwaarloosde verdediging van Suriname, waar zich de uiterst belangrijke bauxietmijnen bevonden. Toen de Amerikanen dreigden om zelf Suriname militair te bezetten kwam de schrik er bij de Nederlandse regering in Londen flink in en werden snel plannen gemaakt om de Surinaamse defensie te verbeteren. In het kader hiervan werd het plan opgevat om vijf Buffalo's naar Suriname te sturen. Op 24 oktober 1941 werden vijf Nederlandse vliegers in Engeland aangewezen voor omscholing op de Buffalo bij de RAF, maar dit lukte niet vlot. Bovendien gaf Amerika te kennen dit allemaal niet afdoende te vinden en een maand later stelden de VS Nederland voor een fait accompli en kwam er toch een Amerikaanse strijdmacht in Suriname. Alhoewel dit niet zeker is, schijnt het dat de vijf laatste Buffalo's van de ML-bestelling een poosje werden achtergehouden in de VS voor het Surinameproject. Na het afgelasten hiervan werden ze alsnog naar de oost gestuurd, waar ze echter te laat aankwamen voor de strijd. De B3-162 t/m -166, de laatste zes van de 72, kwamen begin maart 1942 in Australië aan en werden overgedragen aan de USAAF.

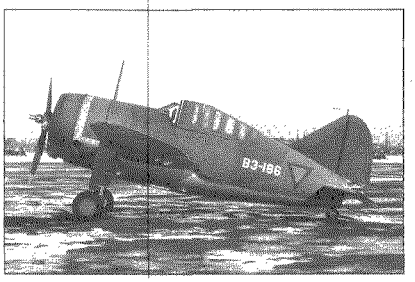


Sergeant-vlieger Theo de Waardt van 1-VlG-V op Singkawang, Oost Borneo, kort na het uitbreken van de oorlog met Japan. Zijn Buffalo heeft nog geen pantserplaat achter de stoel en geen reflector-vizier. Hij draagt een gewone losse koptelefoon en heeft geen microfoon in het zuurstofmasker.
(foto J. Schellekens via Casius)

Indeling in Indië.
Op 1 juni 1941 werd op Andir de Vijfde Vliegtuiggroep opgericht op het vliegveld Semplak, bedoeld om te worden uitgerust met de Brewster jagers. De 1e Afdeling hiervan (1-Vl.G.V) was aanvankelijk uitgerust met Curtiss Interceptors en bij deze afdeling werd in juni ook een z.g. Proefafdeling Brewsters gevormd, die per 1 juli werd omgezet in de 2e Afdeling (2-Vl.G.V). De sterkte van een afdeling jagers moest organiek 12 toestellen plus 100% reserve omvatten, maar in de praktijk werd dit 12 plus zes reserve en ook daar kwam weinig van, zoals we zullen zien. De afdeling 2-Vl.G.V werd dus de eerste volledige Buffalo jachtafdeling en werd uitgerust met de 1100 pk vliegtuigen. Nadat meer Brewsters in dienst gesteld waren, werden de Interceptors van 1-Vl.G.V overgeheveld naar Vl.G.IV en kwamen hiervoor Buffalo's in de plaats. Elke jachtgroep moest drie afdelingen omvatten en zowel Groep IV als Groep V moesten nog met een derde afdeling worden uitgebreid, maar hiervoor begonnen pas einde 1941 de vliegers en voldoende grondpersoneel uit de opleidingen beschikbaar te komen.

Nadat de Militaire Luchtvaart was gemobiliseerd was de indeling van Buffalo's op 1 december 1941 als volgt:
1e Afdeling Vl.G.V (Semplak)
15 toestellen
2e Afdeling Vl.G.V (Semplak)
14 toestellen
1e Afdeling Vl.G. IV (Madioen)
6 toestellen (plus 13 Curtiss Hawks)
Technische Dienst (Maospati en Andir)
25-27 toestellen (in opbouw en reparatie)

Circa drie van de 65 ontvangen machines waren door ongevallen reeds afgeschreven en meerdere in reparatie. De 3e Afdeling van Vl.G. IV werd op 9 december 1941 te Madioen opgericht en fungeerde aanvankelijk voornamelijk als jachtvliegeropleiding. Vier van de Buffalo's van Vl.G. IV werden op 3 december naar Ambon gestuurd om daar althans een symbolische luchtverdediging te vertegenwoordigen. De hoop was gevestigd, onterecht naar zou blijken, op de aflevering van de laatste zes plus twintig Buffalo's, die, naar men verwachtte, binnenkort per schip zouden arriveren, om de derde Afdeling van Vl.G.V te activeren. In afwachting daarvan werd op 10 januari 1942 deze afdeling toch opgericht en gedeeltelijk voorzien van vliegtuigen van de andere afdelingen. Hiermee was de reserve van alle Brewster afdelingen al volkomen opgebruikt en al spoedig zou men wegens de geleden oorlogsverliezen weer afdelingen moeten samenvoegen.

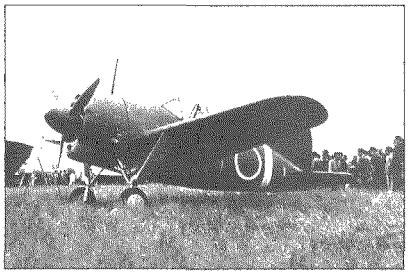


De laatste van twintig voor de ML bestemde 339-23 Buffalo's met de langere romp in de sneeuw bij de fabriek, begin 1942. De Solar uitlaatpijpen waren vertraagd en de toestellen werden incompleet verscheept en kwamen in Australië terecht. Het Aviodrome in Lelystad heeft kortgeleden enkele restanten afkomstig van drie van deze Buffalo's aangekocht.
(Brewster foto,
Sectie Luchtmacht Historie)

De kwaliteit van de Brewster Buffalo als jachtvliegtuig.

De Brewster Buffalo jager heeft oefent nog steeds een merkwaardige fascinatie uit op luchtvaarthistorici en over de jaren zijn er zeer vele artikelen aan deze machine gewijd. Over het algemeen komt het toestel er niet best af in deze verhalen. Maar is dat terecht? Ten eerste moeten we vaststellen dat de Brewster jager qua technologie een product was van de jaren 30. "State of the art" in 1936-37 omvatte nog geen zelf-dichtende benzine tanks, bepantsering, dubbel uitgevoerde besturings, hydraulische en elektrische systemen, reflexvizieren en andere mooie zaken die na het uitbreken van de oorlog al gauw zeer noodzakelijk bleken om in het gevecht te kunnen overleven. De Brewsterfabriek was een té marginale leverancier om te kunnen profiteren van overheidscontracten die deze zaken introduceerden. Het is dus onterecht om de Brewster te vergelijken met de resultaten die behaald werden door - vooral later - sterk gemodificeerde versies van Spitfire en Mustang, Messerschmitt en Focke Wulf.
Daarbij kwam dat de vliegers die in 1941-42 de strijd moesten aangaan met de Japanners grotendeels vers van de vliegopleiding kwamen en, zeker voor wat de ML betreft, zeer weinig uren op de Brewster hadden. De meesten hadden nog nooit op luchtdoelen geschoten, terwijl ook hun leiders met meer vliegervaring nauwelijks konden bogen op enige recente jachtvlieg-ervaring. Er werd dan ook "aan de lippen gehangen" van luitenant Bruinier die als enig overlevende van drie ML-jachtvliegers was teruggekeerd van een detachering bij de RAF in Engeland en dus de ervaring van het moderne luchtgevecht had opgedaan. Maar dit was allemaal wel erg laat en tijd om gestructureerd deze ervaring in een opleidingsprogramma te verwerken was er niet.
De negatieve beoordeling van de Brewster Buffalo berust grotendeels op de inderdaad desastreuze afloop van de inzet van RAF toestellen boven Singapore en Malakka. Wat

(jacht)vliegervaring betreft was het gros van de Britse vliegers er niet beter aan toe dan hun collega's van de ML, alhoewel de RAF vluchtcommandanten natuurlijk meestal wel gevechtservaring in Europa hadden. Maar de Britse Brewsters waren uitgerust alle uitgerust met de 1100 pk Cyclone G-105A - de meerderheid van de ML kisten had 1200 pk - en hadden daarbij veel van de hierboven vermelde extra apparatuur ingebouwd gekregen die het gewicht opvoerden naar 2955 kg, ruim 265 kg (10%) meer dan de Indische kisten. Hierdoor was het klimvermogen (op zeeniveau) slechts 3000 ft/min, zeer schamel vergeleken met de 4700 ft/min. van de Ned. Indische toestellen.



Een door de Japanners op Java veroverde Indische Buffalo werd in Tokyo als oorlogstrofee aan het publiek getoond. Op de achtergrond -moeilijk te zien - een eveneens veroverde Boeing B-17C "Flying Fortress".
(foto Sectie Luchtmacht Historie).

Harry Simons, die als vlieger van de Kon. Ned. Ind. Luchtvaart Mij. (KNILM) in dienst werd geroepen als jachtvlieger op de Buffalo, vermeldde dat hij de Buffalo een goede kist vond, mits hij echter de 1200 pk motor had. Hij verwoordde het als volgt: "Vreemd als het nu mag klinken, herinner ik me nog steeds de levendige manoeuvreerbaarheid van de Buffalo en in principe was het een zeer goed vliegtuig, als het tenminste de 1200 pk motor had. Het was te licht bewapend met twee lichte en twee zware machinegeweren, had geen zelfdichtende tanks, geen pantserbescherming voor de vlieger, een onhandige radio-installatie en we hadden slechts een provisorische installatie van een reflexvizier. De lange en dunne metaalbuisondersteuning hiervan hiervan werd nog wel eens door de monteurs gebruikt om zich in de cockpit te hijsen en ik heb nooit met een toestel gevlogen dat een werkelijk goed uitgelijnd gunsight of zelfs goed geharmoniseerde mitrailleurs had. Met dit alles en dan nog daarbij de jeugdigheid van de vliegers, had geen vliegtuig tot betere prestaties kunnen komen."

Microfoon aan een haakje.

De Buffalo had ook een aantal kwaliteiten waarmee het toestel beter dan gemiddeld scoorde. Zo zorgde de 200 Gallon (750 liter) tankinhoud voor een ruim voldoende vliegbereik, n.l. ruim vier uur bij economy kruisvermogen (550 as-pk, 163 mijl per uur), ofwel 680 mijl (1100 km). Hiermee kon het toestel makkelijk vliegvelden op Borneo en zuidwest Celebes bereiken en standing patrols vliegen. Uiteraard was de vliegduur bij maximum gevechtsvermogen veel korter, n.l. anderhalf uur. Voorts was de Brewster zeer solide gebouwd. De constructie was berekend op 7,9 g en in de praktijk is gebleken dat de Buffalo met veel gevechtsschade toch de vlieger vaak nog veilig thuis kon brengen. Mede door de beschikbaarheid van reservecomponenten - er waren o.a. acht complete reservevleugels beschikbaar - en veel kannibaliseren van wrakken kon de hardwerkende TD het aantal af te schijven toestellen aanzienlijk beperken.

Bij het indienst stellen van de Brewsters waren al enkele hinderlijke gebreken aan het licht gekomen. Op grote hoogte bleken de mitrailleurs vast te vriezen. Met speciaal vet kon hier wat aan gedaan worden, maar ook werden door de NPC speciale kits met gun-heating apparatuur besteld, die in Indië nog moesten worden ingebouwd. Verder hadden de 1200 pk Brewsters problemen op

grote hoogte met luchtbelvorming (z.g. vapour-lock) in het brandstofsysteem. Hiervoor werden hogedruk Pesco-benzinepompen besteld, maar ondertussen werden de benzinetankdoppen al gemodificeerd met een ram-air pijpje dat meer ingangsdruk in de tanks creëerde. Voorts bleken de mitrailleurs ook vast te lopen als de kist met veel g werd opgetrokken. Dit probleem kon worden voorkomen door de munitievoorraad te beperken. En dan waren er nog "kleine" moeilijkheden, die het vliegen in gevechtsomstandigheden toch wel degelijk beïnvloedden. Zo waren de radio's in de Buffalo eigenlijk gewone commerciële zender-ontvangers voor sport- en zakenvliegtuigen en dus voorzien van een handmicrofoon die aan een haakje op het instrumentenpaneel hing. Niet bijzonder handig als je in het luchtgevecht een maat wilde waarschuwen dat er een Japanner op zijn staart zat!

Bepantsering nabesteld.

Het zwakke punt van de Buffalo - en overigens van alle door de ML gebruikte gevechtsvliegtuigen - was het gebrek aan bepantsering en bescherming voor de benzinetanks. Hieraan heeft het NPC geprobeerd urgent nog wat te doen door in juni en juli 1941 een bestelling te plaatsen voor 40 mm dikke "Safetee Glass" pantserglas voorruiten zoals de RAF Buffalo's die al hadden, 6 mm dikke Jessop pantserstaalplaat-delen voor inbouw rond de benzinetanks en de vliegerstoel en een voorraad Goodyear Linatex, een natuurrubber product dat werd aangebracht op de brandstoftanks dat ervoor zorgde dat benzinelekken door kogelinslag werden afgedicht. Men kan zich de enorme klus voorstellen die nodig was om de Buffalo's met al die spullen te modificeren. De betreffende correspondentie geeft aan dat op het moment dat deze aanschaf werd goedgekeurd door het JAC, 13 september 1941, er al 51 Buffalo's waren verscheept uit de US en dat er nog 21 bij de fabriek waren die daar zouden worden aangepast. In hoeverre het is gelukt om alle toestellen te modificeren is onbekend. Uiteraard zou de inbouw ervan de prestaties van de Brewster sterk negatief beïnvloeden, zoals de Britten al hadden gemerkt.

In Singapore werd het gewichtprobleem van de RAF Buffalo's uiteraard ook onderkend en er werd gepoogd er iets aan te doen, alhoewel het bij een poging is gebleven; de tijd ontbrak om grotere aantallen van de machines aan te pakken. Eind december 1941 (de oorlog was al drie weken aan de gang) ging een gemodificeerde Buffalo de lucht in en verbaasde iedereen. Twee van de vier Colt mitrailleurs waren verwijderd, de andere twee vervangen door .303 Brownings en de hoeveelheid ammunitie met de helft teruggebracht. Dat bespaarde al meer dan 400 kg gewicht. De radiomast werd verwijderd en vervangen door een interne antenne. Lichtfakkels, Very seinpistool en cockpitverwarming werden uit het toestel gesloopt en de radio's gereduceerd tot het minimum. Bovendien werd de normale brandstofhoeveelheid gereduceerd van 130 tot 80 gallon. De zo aangepaste Buffalo bleek ongeveer 30 mijl sneller te vliegen en was beter manoeuvreerbaar. De vliegers noemden hun opgepepte Brewster de SSS - Super Sport Special.

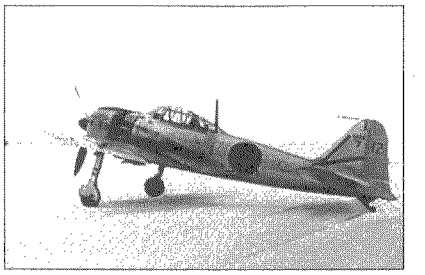
Negen Buffalo's van 2-Vl.G.-V die bij het uitbreken van de vijandelijkheden naar Singapore werden gestuurd werden aldaar voorzien van pantserruiten van afgeschreven Britse Buffalo's. De Britten waren overigens flink onder de indruk van de Indische vliegers en hun kisten: "The Dutch pilots are magnificent as both men and flyers. (....) Their planes are much faster than ours and have self-sealing fuel tanks", vermeldde een monteur van het Nieuw Zeelandse 488 Squadron die aan de Nederlandse afdeling werd uitgeleend.1 Een andere Nieuw Zeelander, Pilot Officer Pettit, was korte tijd als liaison officer toegewezen aan de Neder-

landse Buffalo afdeling in Singapore: "(....) I can't remember anything specific, except discussing with them the relative performance of their aircraft and ours. Our Buffalo's had 1100 hp, while they had 1200 hp motor (.....) Their aircraft were slightly better than ours (.....) and I think that they knew a lot more about Buffaloes than we did and they were more likely to shoot down a Jap than we were, because, first they had a superior aircraft, and secondly, they were more experienced."2 Overigens waren van de 12 vliegers deze afdeling er zeven pas in 1941 van de Vliegschool afgekomen en twee in 1940. Alleen de commandant kapitein van Helsdingen (MWO3, opleiding 1934),luitenant-vlieger Piet Hoyer (opleiding dec. 1938) en sergeant-vlieger Ad Voorbij (opleiding nov. 1938) hadden meer dan 18 maanden vliegervaring.
Kapitein Piet Tideman, commandant van 3-Vl.G.V, geeft in het recent gepubliceerde boek "Buffaloes over Singapore" de volgende analyse van de Brewster jager: "Coming to an evaluation of the Brewster fighter, especially compared to the Zero by which it was opposed - I think that my views are not directly in line with what is generally said about the Brewster. Generally it is said that that it was far inferior to the Zero. (.....) On the contrary, the Brewster was a good, sturdy, fast fighter with two half-inch armourplates behind the seat. She would take a hell of a beating. My view is that our drawback during the fighter actions was not an inferior aeroplane, but that we had too few of them and also our armament was too little and too light. Only two .303's and two .050's. If only that could have been six or eight wing-mounted .50's ! However, I was happy with the Brewster. Another thing we have to bear in mind is that we were up against the crème de la crème of Japanese fighter pilots." 3 Hierbij moet worden opgemerkt dat met "zes of acht" .50's met ammunitie de Buffalo weer veel zwaarder zou zijn geworden en de voordelen vergeleken met de Britse versie ongedaan zou hebben gemaakt.
In enkele zeldzame gevallen hebben RAF-vliegers met Indische Buffalo's gevlogen, o.a. een voormalige Buffalo vlieger, nu Hurricane piloot wiens toestel in reparatie was en die op 26 februari 1942 twee vluchten maakte met de B-395, de allereerste ML-Buffalo. Hij schreef het volgende in zijn logboek: "Lone top cover. These Dutch kites are great. Twin-row Cyclones."4 Natuurlijk hadden de Indische Buffalo's geen "twin-row", d.w.z. 14 cilinder, 2000 pk, motoren, maar het geeft wel aan hoezeer deze RAF vlieger onder de indruk was van de betere prestaties van de Indische versie (waarbij we aannemen dat in dit geval de originele 1100 pk motor van de B-395 vervangen was door een sterkere 1200 pk).

Japanners niet veel beter uitgerust.

Uit het bovenstaande mag men redelijkerwijs concluderen dat de Brewster jager toch wel met veel handicaps was behept. Dat is waar, maar in feite was ook de tegenstander er niet veel beter aan toe. In de luchtgevechten moest men het veelvuldig opnemen tegen de Nakajima Ki-43 Hayabusa jager van het Japanse leger, beter bekend als de "Oscar". Ook dit toestel had geen zelfdichtende benzinetanks, noch bepantsering. In maximum snelheid was de Oscar de mindere van de Buffalo, maar het toestel was veel lichter (2048 vs. 2830 kg) en klom veel sneller (naar 5000 meter in 5 1/2 minuut, vs. 7 1/2 minuut van de Buffalo), ondanks het mindere motorvermogen (970 vs. 1200 pk). Deze prestaties konden alleen bereikt worden door toepassing van een zeer lichte constructie en bovendien was de bewapening van de Oscar ook verreweg de mindere: slechts één 7.7 mm en één 12.7 mm mitrailleur, de helft van die van de Brewster. De Japanse Oscar-jachtvliegers van de 59e en 64e Sentai hadden echter ook het

voordeel dat ze reeds geruime tijd in China gevechtservaring hadden opgedaan.
De andere tegenstander van de Indische jachtvliegers was de beruchte Mitsubishi A6M, Navy Type 0, de "Zero". Dit toestel had al snel zo'n grote reputatie opgebouwd dat ook in Indië alle Japanse jagers direct "Zero's" werden genoemd, terwijl men in feite in een groot deel van de gevechten met de "Oscar" te doen had. Dit type jachtvliegtuig was van een iets latere generatie (eerste vlucht in april 1939) en profiteerde van de ervaring die was opgedaan gedurende de al ruim twee jaar durende oorlog in China. De Zero was een jager voor gebruik op vliegdekschepen, maar heeft ook als landbased toestel grote successen geboekt. Ook de Zero dankte zijn prestaties aan een zeer licht uitgevoerde constructie en het weglaten van bepantsering en zelfdichtende benzinetanks. De maximum snelheid van 530 km/u was vrijwel gelijk aan die van de 1200 pk Buffalo, maar in stijgsnelheid was hij verre de meerdere (7 1/2 minuut naar 6000 meter). Hij blonk met name uit door een groot vliegbereik van bijna 1200 mijl (ruim 1800 km) , dat met extra tanks zelfs kon worden opgevoerd tot ruim 1900 mijl (3100 km). Dit stelde de Japanse marine in staat om hun bommenwerpers over lange afstanden, bijvoorbeeld van Kendari naar Soerabaja, te laten escorteren door Zero's die dan nog voldoende gevechtstijd overhadden om grote schade aan te richten tegen lucht- en gronddoelen. Kenmerkend was bijvoorbeeld dat de ML enkele malen verkenningen heeft laten uitvoeren ten zuiden van Java, om het Japanse vliegdekschip op te sporen "waar al die Zero's toch wel vandaan moesten komen"! Men besefte niet dat de Zero's zo'n geweldig vliegbereik hadden en regelrecht van Borneo en Celebes opereerden. Een heel belangrijk aspect van de Zero was de bewapening, die bestond uit twee 7,7mm mitrailleurs en twee 20 mm kanonnen. De vuurkracht van zo'n kanon was natuurlijk dodelijk als een Zero je eenmaal te pakken had. De Zero was voor de Indische vliegers een grote en slechte verrassing mede omdat het toestel werd gevlogen door piloten met gevechtservaring uit China.



Mitsubishi A6M2 (Zero)

Toch moeten we ons afvragen of we inderdaad zo verrast hadden moeten zijn. De eerste pre-productie Zero's werden in juli 1940, anderhalf jaar vóór Pearl Harbor dus, al naar China gezonden. Zij behaalden daar veel succes, maar toch werden er twee neergehaald door Chinese luchtdoelartillerie en de wrakken werden grondig onderzocht. Door af te gaan op de inhoud van de benzinetanks, inclusief droptank, de cylinderinhoud van de motor, gewicht en dergelijke gegevens, kwamen de Chinezen tot een opmerkelijk accurate analyse van de prestaties van de Zero. Een rapport met deze gegevens werd naar Singapore gestuurd, maar werd bij de RAF over het hoofd gezien in de grote hoeveelheid inlichtingen die binnenkwam. Wellicht ook werd er simpelweg geen geloof aan gehecht, want de populaire overtuiging was dat de Japanners niet met snelle vliegtuigen overweg konden en natuurlijk had men van het technisch vernuft van de Chinese luchtmacht ook geen hoge pet op. De Amerikaanse generaal Claggett, bevelhebber van de Amerikaanse luchtverdediging op de Filippijnen, kreeg bij een bezoek aan China ook deze gegevens in handen en hij geloofde er wel in. Gen. Claggett heeft begin augustus 1941 een bezoek gebracht aan Java en geconfereerd met Legercommandant lui-

tenant-generaal Ter Poorten en ML-commandant generaal-majoor van Oyen en zijn staf. Men kan zich moeilijk voorstellen dat Claggett zijn informatie over de nieuwe Japanse jager niet aan Van Oyen heeft doorgegeven. Hoe dit ook zij, de ML-vliegers heeft deze informatie niet bereikt. Wilde men geen angst zaaien?

Samenvattend kunnen we zeggen dat de Buffalo als jager in 1941-42 verouderd was, maar toch qua prestaties vergeleken met de tegenstander toch niet zo'n mislukking was als wel wordt beweerd. Het grote verschil zat hem in het feit dat de Japanners natuurlijk als aanvallende partij altijd voordeel van het initiatief hadden. De Indische jachtvliegers moesten vrijwel altijd met te korte waarschuwingstijd de vijand tegemoet. Het waarschuwingssysteem op Java was rudimentair en veel van de meestal jonge vrijwilligers die het bemanden waren onervaren en niet goed voorbereid. Daarnaast had een groot deel van de jachtvliegers maar heel weinig vliegervaring en er was geen tijd geweest om ze gedegen te oefenen in luchtgevechttaktiek, air-to-air schieten en andere onontbeerlijke zaken. Zoals Harry Simons het al zei: "met dit alles (....) had geen vliegtuig tot betere prestaties kunnen komen".

Inderdaad had de millionair zijn schatten door een jochie met een katapult laten verdedigen. Maar als we nu eens wel alle spullen hadden gekregen die we hadden besteld, was het dan anders afgelopen in 1941-42? Vaak wordt gedacht dat als de Amerikanen ons maar sneller hadden geleverd, dan was het andere koek geweest. Ook dat is ongetwijfeld een illusie. Want wij kregen in januari 1942 wel degelijk flinke versterkingen, zelfs meer dan waar we vóór de Japanse aanval van hadden durven dromen. Meer dan 50 viermotorige B-17 "Vliegende Forten" en 15 B-24 (LB-30) Liberators kwamen naar Java en ze werden gevlogen door uitstekend getrainde en ervaren Amerikaanse bemanningen. Vijfenzestig viermotorige zware bommenwerpers kwamen erbij, in "firepower" minstens een verdubbeling van de kracht van de ML, en het maakte uiteindelijk in de afloop niets uit. Om het in de juiste context te plaatsen: wij hadden zeggen en schrijven 162 (!) B-25C Mitchell middelzware bommenwerpers besteld, niet als aanvulling maar als vervanging van de Glenn Martins. Dat was de schaal waarin toen werd gedacht. Dit was al een aanmerkelijke vergroting van het denkpatroon, immers, in nauwelijks tien jaar eerder dacht men bij aankopen nog in termen van 10-15 tweedekkertjes. Men verwachtte dus al heel veel van de Indische defensie, maar we hadden de Japanner schromelijk onderschat. Het idee dat we de Indische archipel, 4500 km van oost naar west en 1800 km van noord naar zuid, een gebied groter dan Europa, zouden kunnen verdedigen met 200 vliegtuigen, of zelfs 400 of 1000, getuigde van een flinke mate van naïviteit. Dat doet overigens niets af aan bewondering voor de inzet van het moedige personeel van de Militaire Luchtvaart - en niet te vergeten de collega's van de Marineluchtvaartdienst - nu alweer ruim 60 jaar geleden.

NOTEN:

[1] LAC Max Boyd, RNZAF, in Brian Cull, "Buffalo's over Singapore", blz. 92 (Grub Street, London, 2003).
[2] Plt Off Harry "Bunt" Pettit, RNZAF, ibidid., blz. 123
[3] Ibidem, blz. 7
[4] Sgt. Jim MacIntosh, 243 Sqn, ibidem, blz. 208.

Theo Postma

OP BEZOEK BIJ ...



FRANS SMITS SR

In Voorburg – deze keer gelukkig op een steenworp van Delft – ontmoette ik een man die, ondanks zijn leeftijd van tegen de negentig, nog volop aan het werk is. Frans is bezig aan de, inmiddels beroemde, uitklapplaat in Armamentaria. Tot mijn plezier zie ik dat die over marine-uniformen zal gaan.

Hoe is Frans Smits zover gekomen?
Frans vertelt over zijn leven en loopbaan. Aantekeningen hoef ik nauwelijks te maken: want J.A.C. Bartels heeft een uitgebreide en rijk geïllustreerde biografie over Frans Smits geschreven met de titel: "**Véél Veren**" en die krijg ik straks te leen.
Als jongen legde Frans al een groot tekentalent aan de dag. Dat was zo groot dat hij werd aangenomen op de kunstacademie, ondanks het niet voltooien van het gymnasium. Met het diploma van de Academie voor Beeldende Kunsten op zak moest Frans genoegen nemen met een administratief baantje bij het "Bedrijfschap voor Groente en Fruit". Maar met zijn tekentalent en interesse voor de "verpakking" van de krijgsmacht nam hij in 1937 deel aan een prijsvraag voor het ontwerp van een nieuw uniform voor de Landmacht. Hij hoorde bij de beste drie, gelijk geëindigde, finalisten maar de enige die tekeningen had ingeleverd en zijn naam was binnen het kleine wereldje van uniformkundigen gevestigd. Tijdens de mobilisatie meldt Smits zich bij het Vrijwillig Landstormkorps Luchtwachtdienst. Dankzij zijn baantje bij het Bedrijfschap wordt hij niet opgeroepen voor de "Arbeitseinsatz". Daarentegen vervult hij nuttig werk binnen de (illegale) Ordedienst (OD). Zijn interesse in uniformen blijkt uit veelvuldige bezoeken aan het Legermuseum te Leiden en het op tekening vastleggen van alle hem bekende uniformen van de Koninklijke Landmacht. Na de bevrijding stuurt Frans, op aanraden van zijn vriendin en later echtgenote Nettie Schalken, een open sollicitatiebrief naar prins Bernhard. Deze stuurt de brief door naar het Ministerie van Oorlog waar Calmeyer het voor elkaar krijgt dat Frans Smits wordt aangesteld als hoofdtekenaar. Van het werk noem ik hier de, ter ere van de troonswisseling ontworpen, tenues van de Garderegimenten Grenadiers en Jagers.
Frans ontwerpt uniformen voor de keizer van Ethiopië, Haile Selassie, historische replica-uniformen voor de Taptoe Delft. Hij steekt het Papoea Vrijwilligerskorps in het pak en bij het ceremoniële tenue voor de politie kan hij zijn liefde voor "**Veel Veren**" weer uitleven. Maar hij ontwerpt ook sabels, medailles, emblemen en, als museaal ontwerper, scènes uit het (historische) militaire leven. En sinds zijn pensionering in 1980 is hij nog steeds actief. Hij laat me vol trots de map met originele tekeningen voor de uitklapplaten van "Armamentaria" zien. Elders in het blad staat een artikel over de nieuwe emblemen voor de geestelijke verzorgers. Wederom: "**Was getekend, Frans Smits**".
Hij verlelt me, "off the record", hoe de landmacht er had uitgezien zonder de bemoeienissen van de uniformcommissie, waar hij uiteraard ook deel van uitmaakt. Over het nieuwe DT van de KL kunt u verder in het blad nog lezen!
Ik hoop, mede namens de Marsleden, dat we nog steeds niet het laatste van het werk van Frans Smits hebben gezien.

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.*
Tweede etage voor herinrichting gesloten
Van...tot : 27 oktober tot 1 maart 2004
Inhoud : De tweede etage van het museum, het begin van de vaste expositie, wordt een aantal maanden gesloten voor herinrichting. De expositie omvat onder andere *de militaire geschiedenis van de Romeinse tijd en de Tachtigjarige Oorlog.*
De tweede etage zal gesloten zijn. De rest van de vaste expostie en de wisseltentoonstellingen zijn uiteraard gewoon toegankelijk.
Van...tot : Dinsdag 23 december
Inhoud : *Survivalworkshop 2: leer hoe een soldaat zich staande houdt in de wildernis*
Van...tot : 21 november 2003 tot en met 31 mei 2004
Inhoud : *Kalasnikov, geweer zonder grenzen. De AK47, ontwikkeling en verspreiding.*

Marinemuseum, 0223-65 75 34, www.marinemuseum.nl
Van...tot : 29 november 2003 tot 29 februari 2004
Inhoud : *De lokroep van de zee. 50 Jaar Nederlandse Vereniging van Zeeschilders.*
Van...tot : 28 maart 2004
Inhoud : *De Zeven Provinciën! Vlaggenschip van De Ruijter*



Airborne Museum 'Hartenstein' Oosterbeek, 026-3337710 , www.airbornemuseum.com
Van...tot : 13 februari 2004
Inhoud : *Social Evening:* Social evening in het museum van de Vereniging Vrienden van het Airborne Museum. Leden tonen materiaal uit hun collecties.
Aanvang 19.30 uur.

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 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)*
(Een verslag van deze expeditie door een der deelnemers, ons oud- bestuurslid Carel Nicolas, volgend jaar als omslagartikel verschijnen)



Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg, 0346-35 38 15,
www.militaireluchtvaartmuseum.nl

Van...tot : Zaterdag 13 en zondag 14 september
Inhoud : *Open werkplaatsdagen; bekijken bouw van een Fokker C-X en een Koolhoven FK-51naar een authentiek voorbeeld*
Van...tot : 3 april t/m 5 oktober 2003
Inhoud : *Expositie luchtvaartschilders*
Van...tot : december 2002 tot 19 oktober 2003
Inhoud : *Tentoonstelling Geleide Wapens*
Van...tot : Zondag 12 t/m zondag 19 oktober
Inhoud : *Nationale Modelbouwmanifestatie*

Museum Bronbeek, Velperweg 147, Arnhem, 026- 333 77 10
Van...tot : Donderdag 27 mei 2004
Inhoud : Herdenking gevallenen Koninklijke Landmacht
Van...tot : Maandag 26 juli 2004
Inhoud : Herdenking Opheffing KNIL

Evenementen van de Documentatiegroep '40-'45, Den Haag, 0182- 30 96 44, webmaster@documentatiegroep40-45.nl
De evenementen van de Documentatiegroep in 2003 zijn :

Van...tot : Zaterdag 29 november
Inhoud : *Militaria- en Documentatiebeurs in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen*
Van...tot : Zaterdag 7 februari 2004
Inhoud : *Alleen Militaria beurs 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.

Museum Nederlandse Cavalerie Barchman Wuijtierslaan 198; 3818 LN Amersfoort
Tel: 033-4661996
Van...tot : Het museum heeft tot eind 2003 een tijdelijke tentoonstelling ingericht, geheten: "**de Cavalerie in strips**".
Inhoud : In heel veel stripverhalen, variërend van Lucky Luke en Kuifje tot de Generaal, komt Cavalerie te paard of in (fantasie) tanks en pantserwagens voor. Meer dan voldoende om er een grote galerij mee te vullen. Vanaf deze galerij heeft men een mooi overzicht over de historische tanks en pantserwagens de hal van het onlangs gerenoveerde tweede gebouw van het museum.
Veel veteranen kunnen in de expositie het soort voertuig vinden waarmee zij zelf in actie zijn geweest. Eindelijk kunnen zij aan hun relatie, kinderen en/of kleinkinderen laten zien waarover zij het wellicht vaak hebben gehad.
Het Museum Nederlandse Cavalerie staat voor hen open!
Van...tot : 19 september 2003 tot 30 januari 2004

Inhoud : Glansrijk Gewonnen; Nederland en Belgie in de prijzen; deze tentoonstelling laat zien welke prijzen in het verleden zijn toegekend bij wedstrijden en deelname aan evenementen

Huzaren van Boreel
Op 5 juni j.l. is verschenen van de hand van Arie Rens een prachtig geïllustreerd standaardwerk over de volledige geschiedenis van de "Huzaren van Boreel".
Deze eenmalige uitgave is in gebonden (€ 39,50) of in paperback versie (€ 29,50) te verkrijgen via een storting van het bedrag plus € 7,50 verpakkings- en verzendkosten op postrekeningnummer 9484030 t.n.v. Vereniging Huzaren van Boreel te Amersfoort.

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.

International Military Music Society (IMMS), Hoevelaken, 033-253 48 90, www.cenimms.org
Van...tot : 22 november 2003 te Steenwijk
Inhoud : *Relatieconcert in De Meenthedoor de JWF Kapel*
Van...tot : 8 december 2003 te Apeldoorn
Inhoud : *Herdenking 1e Divisie 7 december door de JWF Kapel*
Van...tot : 16 december 2003 te Hoogeveen
Inhoud : *Concert in de Tamboer door de JWF Kapel*
Van...tot : 28 november 2003 te Maartensdijk
Inhoud : *Concert Trompettterkorps Bereden Wapens*
Van...tot : 18 en 19 december 2003 te Vught
Inhoud : *Kerstconcert in de Speeldoos door Fanfarekorps KL*
Op de website http://home.plex.nl/~imms kunt u een compleet overzicht vinden van de activiteiten van IMMS.

Cursussen en lezingen van het Nationaal Archief
Foto's van militairen, die vòòr 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

Videobanden
Zoals bekend, bezit het Instituut voor Militaire Geschiedenis KL (IMG-KL), een rijke verzameling aan films. Dit beeldmateriaal is in de loop der jaren gedeeltelijk overgezet op videobanden, Van deze laatste is inmiddels een aantal als koopvideo beschikbaar. Titels en onderwerpen zijn opgenomen in een catalogus, die is aan te vragen bij de audiovisueel

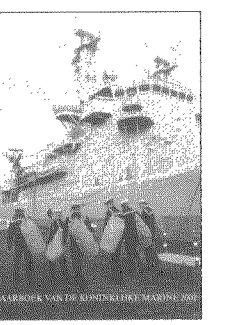
documentalist van het IMG, mevrouw P. Gaetano. Zij is tijdens kantooruren telefonisch te bereiken onder nummer 070-316 53 89.In de catalogus, die kostenloos wordt toegezonden, staan uiteraard ook de bestelwijze en de prijzen vermeld.

Bockaankondigingen

De plek: Oosterbeek september 1944

Iedereen kent bijzondere plaatsen. Plekken waar zich gebeurtenissen hebben afgespeeld die ons leven beïnvloeden. Het kan gaan om voorvallen in de strikt persoonlijke sfeer of om gebeurtenissen van wereldformaat. Daarover gaat de serie De plek.
In het onlangs verschenen eerste deel van de serie keert Frans van Deijl, publicist, terug naar de bossen rond Arnhem. Tegenwoordig een geliefd recreatiegebied, maar in de herfst van 1944 strijdtoneel van de Slag om Arnhem. Het voormalige slagveld is tevens dodenakker van gesneuvelde Britten en Duitsers van wie niemand ooit nog zoekt.
De plek: Oosterbeek september 1944 neemt de lezer mee naar deze bijzondere plek.
Kempen Uitgevers/ Europese Bibliotheek, Zaltbommel. Prijs: €12,50. ISBN: 90 6657 092 X
Ground Zero 11 september 2001 wordt het tweede deel in de serie De plek.

Jaarboek van de Koninklijke Marine 2002



Het Jaarboek van de Koninklijke Marine heeft inmiddels een respectabele leeftijd. Al sinds 1875 wordt dit naslagwerk uitgegeven. Deze lange traditie wordt voortgezet met het Jaarboek van de Koninklijke Marine 2002 dat in de eerste week van september is verschenen.
De prijs is € 15,- (inclusief verzendkosten) Het boek is te bestellen (schriftelijk, per e-mail of fax) bij het Instituut voor Maritieme Historie, Jan van Nassaustraat 112, 2596 BW Den Haag.
e-mail adres: marhissec@marstaf.navy.dnet.mindef.nl. Fax: 073 3162861

AANVULLING/CORRECTIE

**In de beschrijving van het nieuwe baret/kraagembleem voor het OCIO in Mars et historia 37e jrg nummer 3 blz 46-47-48 werd de bijkomende straf 'het verbod om buiten dienst wapens te mogen dragen' vermeld.
Het is verheugend dat een lezer hierop als volgt heeft gereageerd:
"De bijkomende straf, zijnde het verbod om buiten dienst wapens te dragen, is in de eerste plaats bedoeld om de gestrafte militair tijdelijk het privilege te ontnemen om zijn bajonet of sabel buiten dienst te dragen. Het tijdelijk intrekken van dit voor militairen zwaarwegend privilege was primair de bedoeling.
Dat daarnaast ook buitenstaanders de afwezigheid van bajonet of sabel konden opmerken is slechts een bijkomstigheid.
Overigens werd in het voorschrift 'Beschrijving van de uniformen van de Landmacht dd. 1900 bepaald dat bij uitvoering van deze straf evenmin de schede werd gedragen.
Verder dient op blz 47 tweede kolom 2e alinea (regel 17 van boven) het jaartal 1918 te worden gelezen als 1814.**

Excursies

Hedel, *Jan Jansen (H'sluis)*

De "Marscolonne" werd bij de pontonniersschool te 's-Hertogenbosch hartelijk ontvangen waar de heer Sonnemans en de evenementen-commissie voor een perfecte logistiek hadden gezorgd. De heren J.J. Kuneman, veteraan van de Irene Brigade, en W. van Engelen, amateurhistoricus Hedel, voerden ons in hun voordracht mee met de tocht van de Prinses Irene Brigade, uit Frankrijk, door België, uiteindelijk naar Hedel aan de Maas.
Na de lunch (met kroket!) werd per bus - en voor enkele gelukkigen in een legergroene 4-tonner - het battlefield bezocht: de startpositie van de gevechtsgroep I op fort Creve-Coeur en het bruggenhoofd op de rechter Maasoever. In Hedel-dorp werd de Nederlandse Hervormde kerk bezocht. Rond en in deze kerk had een verwoed handgemeen plaatsgevonden. Bij de hele operatie Hedel moest de Brigade 12 doden betreuren.

KMA/Breda, *Theo Postma*

Dankzij Rolf de Winter heb ik mijn negatieve gevoelens, als marineofficier, t.o.v. de KMA overwonnen en me te elfder ure ingeschreven voor de excursie. Ik heb er geen spijt van gehad. Behalve dat het "Kasteel" een opleidingsinstituut is, staat het, militair historisch gezien, op zeer interessante grond. Dat mijn chauvinistische KM-geest zich hiervoor openstelde is vooral te danken aan het enthousiaste uitleg van de KMA-historicus, dr. Willem Klinkert, die zich vrij had weten te maken de rondleiding te verzorgen.
Noot voor de evenementencommissie: na de, overigens uitstekende, broodjes-lunches in Den Bosch en Breda heb ik wel weer eens trek in een rijsthap bij de KM. Hoewel ik door alle bezuinigingen bij Defensie ook op Marinevliegkamp De Kooy onlangs ook broodjes kreeg!

Marsdag MLM/Soesterberg, *Theo Postma*

Na de twee bovenstaande serieuzere excursies eindelijk weer het oude "huiskamergevoel". We waren weer thuis en onder elkaar. Gezelligheid was troef! Vooral bij de veiling. Voor een loterij waren te weinig spiegeltjes en kraaltjes ingebracht. Maar ik doe Willem Plink te kort als zijn voortreffelijke lezing over vaandels en standaarden af doe als een gezellig praatje. Dat geldt overigens ook voor de rondleiding door vrijwilligers van het Militaire Luchtvaartmuseum. De film over de hedendaagse luchtmacht straalde eveneens grote professionaliteit uit, niet alleen van de filmmakers maar ook van het luchtmachtpersoneel dat in de film optrad. We danken de directeur, Jan Jansen, voor zijn gastvrijheid maar vinden de catering aan de dure kant!

OPROEP

Nieuws voor 'Militariade', zoals gegevens over tentoonstellingen, s.v.p. vóór 15-12-2003 schriftelijk naar de redactiemedewerker: drs. P.I.M. Evers, Kamperfoeliehof 6, 3852 GE Ermelo. Bij voorbaat dank!

WO1-BOEKBESPREKING

door Theo Postma

Tijdens het door Andriessen in de Erasmusuniversiteit georganiseerde symposium bleek een enorme belangstelling voor de Eerste Wereldoorlog van zowel jong als oud. Daar werden de volgende boeken gepresenteerd (deel1 van Kroniek WOI was al een jaar eerder uit.) Na interessante lezingen van een aantal auteurs werd de dag op een originele, muzikale wijze afgesloten, waarbij het opviel dat de jongeren bij het meezingen van populaire WOI-liedjes bij de oudjes achterbleven!

EEN VERGETEN OORLOG



Polen-Rusland, 1920.

Door Martin Ros.

Uitgeverij Aspekt. 91 pp., ills en krtn., ISBN 90-5911-248-2. Prijs € 12,50

Als liefhebber van de stijl en presentatie van Martin Ros heb ik van dit boek genoten, Zijn enthousiasme, dat hij altijd over een onderwerp als geschiedenis of wielrennen toont, klinkt in dit boek door. Maar ik ben over de oorlog tussen Polen en Rusland niet zoveel meer wijs geworden dan van de tekst op de achterkant. Na een tweede keer lezen - door de grote letter snel gedaan - bleef er wat meer hangen. Met een verklarend notenapparaat voor de vele eigen- en aardrijkskundige namen zou het al een stuk duidelijker worden.

DE GROTE OORLOG



Kroniek 1914-1918. delen 1, 2 en 3.

Red. Andriessen, Ros en Pierik. Uitgeverij Aspekt.

Deel 1: ISBN: 90-5911-026-9. Prijs € 26,98

Deel 2: ISBN: 90-5911-187-7. Prijs € 24,98

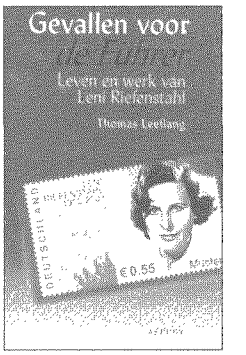
Deel 3: ISBN: 90-5911-217-2. Prijs € 24,98

De formule, een groot aantal essays over uiteenlopende onderwerpen, maakt de boeken uitermate geschikt als vakantieliteratuur. Ik heb er dan ook van genoten: iedere dag één of meer afgeronde artikelen. Aan deze serie werkten een groot aantal schrijvers mee. Hen allen noemen met hun bijdrage zou hier te ver voeren maar ik maak een uitzondering voor de Marsleden Andriessen, De Groot, De Winter, Snapper. Voorts wil ik melden dat ik, naar aanleiding van de bijdragen van Leon van Bergen over medische zaken, "Zacht en Eervol" heb aangeschaft. De behandeling van de gevarieerde onderwerpen zullen de lezer dan ook aansporen van het onderwerp wat meer te willen weten of van ander werk van de auteur kennis te willen nemen. Na het eerste deel was zoveel stof beschikbaar voor deel 2, dat deel 3 tegelijkertijd is uitgekomen.

BOEKBESPREKING
door Dr. S.J. de Groot

GEVALLEN VOOR DE FÜHRER

Leven en werk van Leni Riefenstahl.
Door Thomas Leeflang.
Uitgeverij Aspekt bv, Soesterberg, 2003.158 pp., ills.
ISBN 90-5911-258-X, prijs € 16,98



Thomas Leeflang heeft twee eerdere publicaties, *Leni Riefenstahl* (1990) en *Gevallen Engel* (2000), herzien en aangevuld tot een nieuwe publicatie. De auteur speelt hierbij in op het onlangs op 101 jarige leeftijd overlijden van een van de meest opvallende vernieuwers in de filmkunst en tevens een door velen verguisde persoonlijkheid. Zij was het die het opkomende nationaal-socialisme ondersteunde met haar hoogwaardig filmen, waarvan een grote propagandakracht uitging.

Haar *Triumph des Willens* 1934/35 een beelddocument over het NSDAP-congres *(Parteitag der Einheit und Stärke)* in 1934 sprak en spreekt nog zeer tot de verbeelding. Hitler bedacht de naam voor de film. Riefenstahl's tweedelige film *Olympia* (1936/38) *(Fest der Völker en Fest der Schönheit)* is een klassieker op filmgebied geworden. Door haar fascinering voor Hitler, die vooral zal ingegeven zijn om maar te kunnen filmen naar eigen inzicht, heeft zij zich laten gebruiken voor de Duitse propagandamachine.

De onherstelbare schade door deze alliantie voor haar persoon moeten haar al in 1938 zijn gaan dagen toen zij tijdens haar bezoek aan de Verenigde Staten door velen met de nek werd aangekeken en een groot deel van de pers vernietigend over haar schreef. Zij ging door met filmen tot het eind van de Tweede Wereldoorlog. Verdween toen twee jaar in een Franse gevangenis te Freiburg als meeloopster van het nazi-bewind. Haar "vrienden" en voormalige collega's vielen haar af en probeerden haar werk met haar fotoapparatuur (door de Fransen in beslag genomen en ter beschikking gesteld) over te nemen en voort te zetten. Leni Riefenstahl zag de dimensie van haar handelen nooit duidelijk. Bij haar pogingen tot een *come-back* bleef haar dit parten spelen. Zij publiceerde prachtige fotoboeken over de Nubiërs (1973, 1976), over koralen (1978) en haar memoires (1987, 2000).

Voor de lezers van Mars et Historia, geïnteresseerd in militaire geschiedenis, is dit boek in gunstigste zin een randverschijnsel. Het propaganda-aspect zou mogelijk het lezen van de vele vergetenswaardige feiten kunnen rechtvaardigen. Moet gezegd worden dat de auteur een leesbaar boek heeft weten te vormen uit zijn geactualiseerde eerdere publicaties.

BOEKBESPREKING

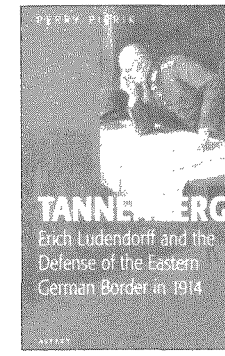
door Dr. S.J. de Groot

TANNENBERG

Erich Ludendorff and the Defense of the Eastern German Border in 1914

Perry Pierik

Uitgeverij Aspekt bv, Soesterberg, 2003. 102 pp. ills.
ISBN 90-5911-106-0, prijs € 12,50



De schrijver en tevens uitgever van dit boek, Perry Pierik heeft een boekje geschreven over een onderwerp waar hij zich thuis in voelt. Dit onderwerp is generaal Erich Ludendorff.

Op een precair moment in het begin van de Eerste Wereldoorlog wisten veldmaarschalk Paul von Hindenburg en Ludendorff de slecht verlopende krijgskansen van het Duitse leger te keren door het tot dan toe succesvolle Russische leger onder generaal Samsonov in te sluiten en vernietigend te verslaan. Het was in augustus 1914 bij Tannenberg in het voormalige Oost Pruisen. De Duitsers maakten 92.000 R\ussen krijgsgevangen en 50.000 sneuvelden er of werden gewond.

Het was Hindenburg die de slag naar Tannenberg vernoemde als revanche op de nederlaag die de Duitse Orde leed in 1410 onder de Slaven. Pierik beschrijft de aanzet, de slag en het verdere verloop na de slag bij Tannenberg. Een zo eclatante overwinning zouden de Duitsers in de Eerste Wereldoorlog niet meer behalen. De Tweede Wereldoorlog zou echter een aantal van dit soort overwinningen voor de Duitsers op de Russen opleveren. De auteur gaat gedegen op zijn, feitelijk beperkte onderwerp, in. Het betreft maar één slag.

De bespreker kan begrijpen dat de auteur verder wil schieten dan de Nederlandse markt. In de Engelstalige wereld zijn weinig auteurs die de Duitse literatuur werkelijk echt kunnen lezen. Verder doet de sterk nationalistische bril van de Engelsen de waarheid, zeker als het de Duitsers betreft, wel eens wat vertekenen. Bij deze slag zal dat beslist minder zijn door de duidelijke uitkomst welke partij overwon. Het is daarom te betreuren dat Pierik een dergelijk slordig product heeft afgeleverd. Weliswaar zijn alle woorden in het Engels, maar de zinsbouw is het niet.
Voor niet primair Engelstaligen zal het boek beter te lezen zijn dan voor de feitelijke doelgroep. Vaak drukt de auteur zich hierdoor ongewild anders uit. Een Engelstalige tekstcorrector (dat is ook een vak!) had dit euvel zeer eenvoudig kunnen ondervangen. Teveel kleine typografische onjuistheden wijzen op een te haastig uitgebrachte publicatie (bibliografie!). Mogelijk valt een Nederlandstalige uitgaaf te overwegen.

P.N.M.A. van der Baan

DAF FABRIEK BESTAAT 75 JAAR

Productie oer DAF in boek vastgelegd

Op 9 en 10 augustus jl, werd in Eindhoven en Deurne het 75-jarige bestaan van DAF gevierd. Geen spetterend feest met autoriteiten, buffetten, toespraken en lasershows, maar een evenement op dorpsniveau en dankzij vooral particulier initiatief. Kennelijk vond de vrachtwagenfabrikant, sinds enkele jaren in Amerikaanse handen, een uitgebreide herdenking niet nodig. Maar wat wel werd georganiseerd, deed in elk geval velen een groot genoegen zoals 'n treffen en rondrit met defilé van bijna 350 kleine en grote DAF voertuigen. Hierbij leverden de vele militaire exemplaren een opvallende en kwalitatief hoogwaardige bijdrage*. Bovendien was op historische grond, in het eerste bedrijfspand van DAF, een boekpresentatie over de "7 strepers", de eerste serie DAF trucks in de periode 1949-1955

Van Doorne's Aanhangwagenfabriek

Op 1 april 1928 werd de Commanditaire Vennootschap Hub van Doorne's Machinefabriek en Constructiewerkplaats opgericht. Hub van Doorne (1906) was directeur, zijn 6 jaar jongere broer Wim zijn eerste medewerker. Het bedrijf, in eerste instantie een smidse, werd gevestigd in een gebouw aan de Tongelresestraat in Eindhoven (het tegenwoordige DAF museum). De productie bestond uit stalen magazijnrekken, schakelkasten, ramen en trappen. Aan het eind van het jaar werkten er al 60 man. Vier jaar later werd de naam van het bedrijf veranderd in "Van Doorne's Aanhangwagenfabriek" afgekort DAF. Want de broers hadden zich inmiddels toegelegd op de bouw van (landbouw)aanhangers en opleggers. Die vielen op door hun lage eigen gewicht en dus hoger laadvermogen. Dit kwam door de elektrisch gelaste constructie. Ook werd aan Defensie geleverd zoals onderstellen voor zoeklichten en brancarddragers.

TRADO

Maar de beide broers Van Doorne wilden meer. In 1934 ontwierp de technisch begaafde Hub van Doorne, samen met de kapitein der artillerie ir. P.H. van der Trappen de TRADO. Met het TRADO systeem (Trappen/Doorne) kon 'n truck met twee aangedreven achterwielen snel worden voorzien van vier aangedreven achterwielen, waardoor de terreinvaardigheid aanzienlijk toenam. In korte tijd werden in opdracht van het Ministerie van Oorlog enkele tientallen Ford artillerietrekkers omgebouwd. Ook de M39 pantserwagen van DAF (12 stuks, laatste afgeleverd in juni 1940!) had een TRADO systeem. Daarnaast werd geexperimenteerd met een amfibisch voertuig met voor en achter besturing.

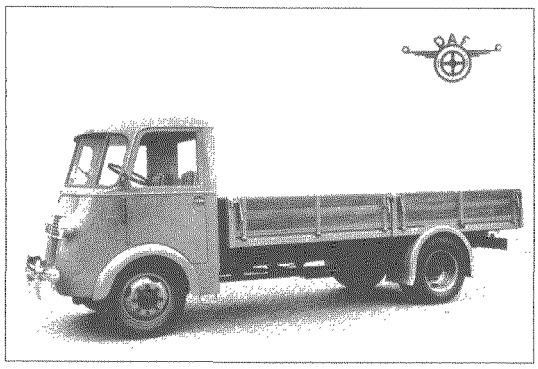


YA318; duidelijk zichtbaar is de aandrijflijn, ontwikkeld uit het vooroorlogse TraDo-systeem
Coll. Wim den Dunnen

Tijdens WO II bleef DAF aan het werk.

Mede op instigatie van het CIVI (Centraal Instituut voor industrie-ontwikkeling) werden in 1943 zelfs twee prototypen van vrachtwagens gebouwd: 'n 5 en 10 tonner.

De tientonner (DT10) had voorwielaandrijving en een frontstuurcabine, d.w.z. de motor geplaatst in de cabine naast de chauffeur. Voor het chassis werd gebruik gemaakt van de inmiddels beproefde aanhangwagen- en opleggertechniek: elektrisch gelaste liggers en dwarsliggers en achter een schommelas. De truck kwam nooit in productie. Ook 5 tonner (DT5), eveneens van het frontstuurtype, haalde nimmer de productiefase.



DT5, coll. Wim den Dunnen

Vrachtwagenfabriek

De bouw van de twee prototypen was natuurlijk niet zonder bedoeling: de beide broers Van Doorne wilden een autofabriek oprichten. Dit gebeurde uiteindelijk op 23 september 1948, nadat zij zich hadden verzekerd van de steun van de Nederlandse en Amerikaanse overheid ten aanzien van bijv. de financiering en de levering van onderdelen. Ook het Ministerie van Oorlog, vóór de oorlog al een grote klant van DAF, werd nadrukkelijk over de plannen voor de vrachtwagenfabriek ingelicht.
Er werd zelfs al met het Departement over aantallen voertuigen gesproken, zo blijkt uit een gespreksverslag d.d.10 september 1948 van Wim van Doorne met de toenmalige Kwartiermeester Generaal Wilson. Die schatte de behoefte op ongeveer 1.000 voertuigen per jaar, vooral 3-tonners. De nieuwe vrachtwagenfabriek, die in eerste instantie een investering vergde van ca. 6,5 miljoen gulden, werd gebouwd op 'n 26 ha. groot terrein aan de Geldropseweg in Eindhoven. Hoewel de officiele opening pas op14 april 1950 plaatsvond, werd al op 28 juli 1949 het eerste door Van Doorne's Automobielfabriek NV in serie gebouwde vrachtwagenchassis gepresenteerd, 'n A50 (5 tonner). De allereerste complete vrachtwagen, ook een A50 werd twee maanden later afgeleverd. Het personeelsbestand was intussen gegroeid tot zo'n 500 man.

Handelsgeest

Het gesprek van Hub van Doorne met de Kwartiermeester Generaal Wilson kreeg op 2 februari 1949 een vervolg. Toen kreeg Directeur Aanschaffingen KL kol. J.D. Backer, die werd vergezeld van Lt.kol Stoorvogel en Lt.kol. Van Hulst van de DAF Directie namelijk een toelichting op 'n eerder ingediende offerte voor de levering van ca. 250 DT3 trucks. Tijdens dit gesprek deed zich overigens nog een opmerkelijke situatie voor. Toen kol. Backer vertelde, dat de KL ook nog in onderhandeling was over de aanschaf van enige honderden Ford 3 tons vrachtwagen- chassis, bood Hub van Doorn aan -vanwege uniformiteit!- de cabines en laadbakken te bouwen. Het bedrijf mocht vervolgens een offerte indienen, maar of het ook tot een bestelling is gekomen is mij niet bekend. Het voorval zegt wel iets over de handelsgeest van Van Doorne.
Vijf maanden later, op 21 juli 1949, haalde Van Doorne's Automobielfabriek zijn eerste grote opdracht binnen: de levering van 263 DT3/A30 vrachtwagens aan de Koninklijke Landmacht*. Vanaf dat moment tot aan de

dag van vandaag levert het bedrijf uit Eindhoven voertuigen aan de Nederlandse krijgsmacht. Het zijn er inmiddels tienduizenden.



A40 KL van de Geschiedkundige Verzameling T.D. Foto W. den Dunnen

Civiele en militaire productie

In die zo belangrijke startperiode 1949-1955, waarbij de Nederlandse industriepolitiek en het Marshallplan zo'n grote rol speelden, produceerde Van Doorne's Automobielfabriek 5.687 militaire voertuigen en 6.031 civiele vrachtwagens. Bovendien werden nog eens 500 bestelwagens, 200 pick-ups en 200 buschassis gebouwd. De militaire productie betrof o.a. de DT3/A30, A40, de YA 126, 314, 318, 328 en de YT 1527



De Gele Rijders met een YA328, "Dikke Daf", tijdens Prinsjesdag 1984. Foto W. den Dunnen

Vanaf het begin van de productie werden de DAF chassis voorzien van een grill, bestaande uit 7 horizontale onder elkaar geplaatste verchroomde strips. Boven de grill was het bekende DAF embleem (wiel met vleugels) gemonteerd. De grill, die consequent werd gebruikt, paste uitstekend bij de frontstuurcabine en gaf het voertuig een moderne en herkenbare DAF signatuur. Ze werden bekend als de "7 streper", de oer DAF. Over hun geschiedenis heeft Hans Stoovelaar een boek geschreven, dat op 9 augustus jl. in het DAF museum in Eindhoven werd gepresenteerd,.

Bespreking

Het boek - kloek formaat, gebonden, 168 pagina's - is chronologisch opgebouwd en bevat veel en vaak zeer fraaie zwart-wit illustraties plus 'n enkele kleurplaat. Uiteraard staan in het boek de gebruikelijke overzichten: type aanduidingen, overzicht toegepaste motoren en de technische gegevens van de verschillende typen 7 strepers. Voor de tekst is vaak gebruik gemaakt van eigen uitgaven van DAF, zoals het DAFblad en de DAFbode dan wel wordt uit krantenartikelen en bladen geciteerd. De tekst is dan ook niet het sterkste deel van het boek. Hier en daar is het boek ook niet volledig. Zo ontbreekt in het productieoverzicht bijv. de YA 318. De leveranties aan de Kon. Luchtmacht en Kon. Marine worden alleen terloops of onvolledig vermeld. Erg aardig is het hoofdstukje over speelgoed automodellen. Misschien kan deze of gene handige pappa/mamma, opa/oma of wie dan ook hieruit inspiratie putten. Wat ook opvalt is het bronnenoverzicht. Veel van het zelfde, weinig wetenschappelijk. Maar misschien ligt dit ook aan het gebrek aan archief materiaal. DAF heeft roerige tijden doorgemaakt, het conserveren van de bedrijfsgeschiedenis had niet altijd de hoogste prioriteit, dus is er wel eens wat de papiermolen ingegaan. Maar hierin is het

bedrijf niet uniek. Bewaren kost geld en dan wordt te vaak in ons land de verkeerde keuze gemaakt. In dit kader wil ik nog vermelden, dat voor het boek de expertise is gebruikt van 3 leden van Mars et Historia: Wim den Dunnen, Sander Ruys en ondergetekende. Overigens: er wordt gewerkt aan een wetenschappelijk verantwoorde uitgave over de geschiedenis van het bedrijf DAF.



Kortom:
het boek "DAF 7 strepers, de oer-DAF-trucks 1949-1955" van Hans Stoovelaar is voor de DAF liefhebber een "must", voor de ouderen veel nostalgie en voor de rest van het lezerspubliek vooral een leuk kijkboek over hele oude DAF trucks.

Het is een uitgave van Uitgeverij Aprilis bv in Zaltbommel en kost € 29,50. ISBN : 90 5994 003 2

* De KL inbreng bestond uit een YTV met Broshuis oplegger, YBZ en YA 4442, een A40 en YP104 (collectie Museum TD) en een YP 408 PWCO (collectie KL Rekwisieten). De YP104 werd verkozen tot meest bijzondere voertuig.

**Voor meer informatie over DT3/A30 verwijs ik naar Mars et Historia, nummer 1-95, jan/maart. Exemplaren van dit nummer zijn nog verkrijgbaar. Zie hiervoor het colofon.

Ronald de Graaf

TERUG NAAR NIEUWPOORT

Vooraf
Zeg ik aan de telefoon tegen een verongelijkte auteur: waarom weerlegt u mijn recensie niet door zelf een artikel aan 'Mars' aan te bieden? U heeft vast veel bronnenmateriaal niet kunnen gebruiken in uw monografie, dus nu kunt u drie vliegen in één klap slaan: u toont de onjuistheid van mijn opmerking aan, u laat zien dat u de bronnen tot in de puntjes beheerst (en maakt zo reklame voor uw boek) en u heeft de kans om iets te publiceren, waarvoor u reeds onderzoek hebt verricht...

Maar wat ziet mijn oog in het Mars nummer van juli-september? De auteur in kwestie, de heer C.E.H.J. Verhoef, laat de handschoen op de grond liggen en murmureert dat ik in mijn recensie van zijn boek ten onrechte heb geschreven dat hij 'nauwelijks primaire bronnen' heb geraadpleegd. Punt uit. Niks briljant artikel over de herfst van 1944, alleen maar gemopper en het opdreunen van schrijversnamen.
Nou goed, dan neem ik toch zelf de handschoen op. Ik zal mijn opmerking over het gebruik van bronnen in Verhoefs boek over de slag om de Ginkelse Heide nuanceren: de

belangrijke gevechtshoofdstukken 2 en 3 zijn, behalve op literatuur en memoires ook gebaseerd op archiefmateriaal uit Ede, Arnhem en een enkel Engels archief. Voor wat dit waard is, oordele de lezer zelf. Ik wil de handschoen opnemen bij de slag bij Nieuwpoort, 1600.

Eerst even over de reactie van Verhoef in het genoemde Mars-nummer. Hij schrijft: 'ik [heb] gebruik gemaakt van... de brieven, c.q. verslagen van prins Maurits, Willem Lodewijk...'. Grappig: de twee uitgegeven briefjes van Maurits zijn tamelijk nietszeggend en Willem Lodewijk was niet eens aanwezig bij Nieuwpoort! Ik zei in mijn recensie dat Verhoef zich beperkt had tot het overschrijven van Duyck, dat blijkt immers uit de tekst en de noten, en wat schrijft Verhoef zelf in het vooroord van zijn boek over Nieuwpoort: 'De gegevens over Maurits' expeditie zijn voornamelijk ontleend aan het 'Journael' van Anthonis Duyck'. Ziedaar, het geheugen is weer opgefrist.
'Het gelegenheidswerk 'Nieuwpoort 1600' van C.E.H.J. Verhoef kan iedereen beter links laten liggen', concludeert Geert H. Janssen in Vrij Nederland van 23 september 2000. Ik zeg het hem na. Waarom? Omdat er geen nieuwe visie op de slag wordt gegeven, noch wordt een nieuwe invalshoek gekozen, noch worden andere bronnen aangeboord, die wel degelijk beschikbaar zijn. Ik wil hieronder bewijzen dat het best eens aardig is om een ander gezichtspunt te kiezen, anders dan het chronologische van Duyck, en dat andere bronnen ook een andere kijk op de slag geven. Mij ging het er niet om, om het zoveelste boek over de slag te schrijven; wat ik ter lezing aanbied, is een deel van een hoofdstuk uit mijn boek over de opstand tegen Spanje. In dit boek onderzoek ik onder andere de wijze waarop officieren op verschillende niveau' s leiding gaven, niet alleen in de dagen van Maurits, maar ook die van een Oranje of een Frederik Hendrik. Hier staat de tactische commandovoering centraal.

Tvolck is moedich en rustich
Graef Lod'wijcx Crychslien lustich
Neemt moet Monsieur Veer riep
Een Nieu Liedeken
Op de wyse: Het Nachtegaelken kleyne

Leiding geven op het slagveld van Nieuwpoort
Onder Oranje was de tactische commandovoering de kinderschoenen nauwelijks ontgroeid. Een tacticus was een burger van twee werelden. Hij moest voorzichtig genoeg zijn om zijn mensen niet onnodige risico's te laten lopen zoals Gilbert en Tseraerts voor Goes. Maar hij moest ook in staat zijn mannen in de strijd te werpen als een grote kans zich voordeed. Dit vroeg om een scherpe blik. Een professioneel leger vroeg om professionele leiders. Maurits liet jonge officieren van hun meerderen de kunst afkijken, maar die zagen eerder een belegering dan een veldslag. De slag bij Nieuwpoort biedt een prachtige kans om met behulp van primaire bronnen inzicht te krijgen in de commandovoering op twee hoge niveaus in twee verschillende wapenonderdelen. Omdat ze over dezelfde gebeurtenis gaan, waarbij bovendien beide officieren met elkaar te maken hadden, komt er reliëf in het beeld. Lodewijk Günther van Nassau commandeerde éénzevende deel van de paarden, zo'n 400 in getal, en Francis Vere voerde één van de drie infanterielegers aan, afhankelijk van de feitelijke bemanning van de vendels, al gauw 3000 man. De door hen geschreven teksten zijn op verschillende momenten ontstaan. Vere schreef over Nieuwpoort in zijn Commentaries tussen 1607 en zijn overlijden in 1609. Deze memoires bleven onvoltooid en zijn posthuum gepubliceerd. Lodewijk Günther schreef daarentegen een lange brief, die hij een maand na de slag bij zijn terugkeer in Den Haag aan zijn vader,

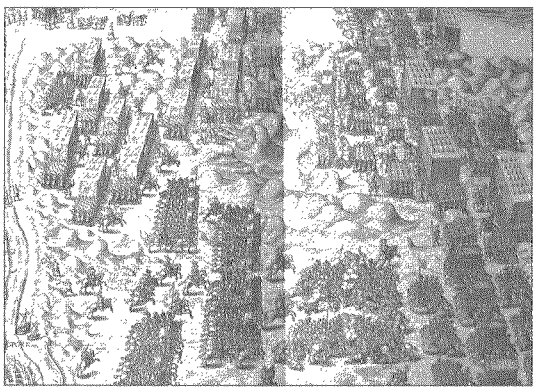
graaf Jan van Nassau, stuurde.
Beide verslagen zijn natuurlijk vanuit een persoonlijk gezichtspunt geschreven, maar ze geven een authentiek beeld en worden onderbouwd om opmerkingen van anderen. Hoewel over de slag verschillende boeken en artikelen geschreven zijn, heeft niemand van deze schrijvers de gang gemaakt naar het Koninklijk Huisarchief of pamflettencollecties om een scherper beeld te krijgen. Zo bevindt zich tussen Maurits' papieren een handschrift, afkomstig van de kamerheer van Lodewijk Günther, heet van de naald geschreven op 3 juli.1 Dit verslag - was het voor neef Maurits bestemd? - is korter dan de brief aan zijn vader.
Vooraf vertel ik over de verdiensten van generaal Vere. Zelfs Duyck kent na afloop van de slag aan de man die hij niet gunstig gezind was mede de eer toe van de overwinning. Ook staat in het verslag van de kamerling: 'Voor alle naties moet men de Engelse prijzen'. Aan de andere kant van het Kanaal horen we dezelfde berichten. Op 7 juli schreef Rowland Whyte, die aan het Engelse hof verkeerde: 'De vijand is overwonnen dankzij de Engelsen en de goede leiding van Sir F. Vere, die veel eer heeft behaald.' En twee dagen later:
'De vrienden van Sir F. Vere aan het hof roemen zijn grote daden. Velen horen uit de mond van Hare Majesteit dat zij Vere de grootste aanvoerder van deze tijd beschouwt. Er is ook veel waardering voor de Aartshertog... Over Maurits wordt weinig gesproken, dit tot zijn nadeel.'
Voor zijn roem tijdens de slag hoefde Vere dus niet te schrijven. Het is goed om hier eens Nederlandse en Engelse pamfletten naast te leggen, want dan krijgen we een ander beeld. Zeker is dat Jan Orlers een dubbele rol heeft gespeeld. Met zijn Nassauschen Lauren-crans (1610) is niks mis. De beide Veres krijgen weer de erkenning die hun toekomt, echter in zijn pamflet 'Warachtich verhael van de heerlicke victorye' schuift hij alle eer naar God en Maurits. Hij en zijn lezers hebben net na de slag heel sterk het gevoel gehad dat God de Provinciën van de vernietiging had gered. Het gevolg was echter wel dat in de latere Nederlandse historiografie van de slag de rol van de Veres werd vergeten.
In het pamflet The Battaille fought betweene Count Mauruce...and Albertus...Written by



Behalve vijf standaarden, veroverde het Staatse leger meer dan 90 vaandels tijdens de slag bij Nieuwpoort. Op deze afbeelding zien we ze hangen in de Haagse Ridderzaal, waar bij wijze van uitzondering de leden der Staten-Generaal in vergadering bijeen zijn. Tegenwoordig bezit het Legermuseum verkleurde resten van die vaandels en dit is een bijzonder exemplaar. Spaanse vaandels zijn 3.70 m breed en 3.40 m hoog. Deze vlag was 2.00 m breed en 3.20 hoog en bezat als enige een schuimse balk tegen een gekleurde golvende achtergrond. De stempels zijn niet geïdentificeerd. Hoewel de vlag tussen de Spaanse exemplaren in de Ridderzaal werd opgehangen, is het waarschijnlijk een Schotse vlag, behorende tot een van de zeven vendels, die op de morgen van de 2de juli bij Leffinghe/Mariakerke werden verslagen. Dit vaandel werd die namiddag tijdens de slag bij Nieuwpoort heroverd.

a Gentleman imploied in the said [sc. Staatse] service - met het op hoofdlijnen identieke 'Translaet uyt eenen Brief geschreven by een Enghelsch Edelman, wesende in den Legher van syne Excell. aen een Enghelsch heer' - wordt met nadruk gesteld dat als de Veres in de duinen niet voet bij stuk hadden gehouden de slag noodlottig zou zijn afgelopen. Zijn deze pamfletten, de berichten van de kamerheer en Duyck en de brieven aan Sydney partijdig, of is juist ons 'vaderlandse' beeld te eenzijdig? Deze vraag pikken we gelijk mee.[2]

Uit de vrij omvangrijke gevechtsverslagen selecteer ik slechts die passages die antwoord kunnen geven op de volgende vragen. Op welke plek bevond zich de commandant? Op welke wijze werd hij aangestuurd door Maurits? Hoeveel vrijheid van handelen kreeg of nam hij? Wat was het effect van de tactische beslissingen die hij nam? Waar het dus niet om gaat, is de zoveelste uitputtende beschrijving van de veldslag.



Leiding geven lijkt makkelijk en, van boven af gezien, overzichtelijk, maar in het echt heersen chaos en paniek en is er door de fog of war, weinig te zien. Op de eerste prent is het rond 13.30 uur. Op het strand vuurden de kanonnen. In de duinen staat Francis Vere vooraan met Engelse en Friese infanteristen en bevindt Maurits zich in de achterhoede. Lodewijk Gunther voert onderin met zijn cavalerie een charge uit. Linksonder ligt Nieuwpoort aan de IJzer.

Op zondag 2 juli waren er twee krijgstonelen: op het strand en in de duinen en op de vlakte oostelijk van de duinen. 's Morgens om 08.00 uur reed Lodewijk Günther richting Oostende. Het was eb.

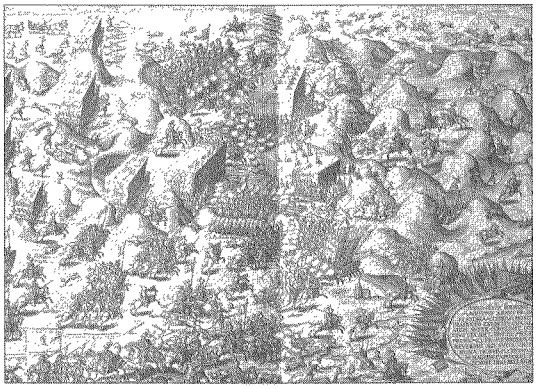
'Ik ontdekte een zeer sterk leger dat het hele strand bedekte. Wij dachten dat het mijn broer Ernst was, van wie wij nog geen enkel nieuws hadden ontvangen. Toen ik verkenners uitzond, kwamen twee militairen uit Oostende aangegaloppeerd en zeiden me dat het de vijand was die op ons af marcheerde.'

Hij stelde zelf zijn cavalerie bij het geschut op, eigenlijk wat te ver naar voren, omdat Vere in de duinen achter in plaats van naast hem lag, maar durfde niet terug te trekken omdat hij bang was dat er paniek zou ontstaan. Hij vroeg Maurits om beschermende infanterie en deelde via een bode mee op diens orders te wachten. Van gevangengenomen Spanjaarden hoorde Lodewijk Günther over de nederlaag bij Leffingen, slechts enkele ogenblikken daarvoor (!): 'Wij raakten in grote angst vanwege mijn broer Ernst, omdat wij dachten dat hij verloren was.' De Spanjaarden hielden inmiddels halt, waardoor het Staatse leger twee uur de tijd kreeg om te worden opgesteld.

Maurits kwam zelf inspecteren en gaf bevel om beter aan te sluiten op Veres linkerflank. Nu, met Maurits erbij, had hij de moed om met acht vanen terug te trekken. 'Ik was in de voorhoede van de cavalerie, in het voorste regiment, langs de waterlijn gesecondeerd door Marcellis Bax.' Terwijl Lodewijk Günther zich wat terugtrok, rukten de Spanjaarden langs de kustlijn op. Ze kwamen weldra binnen het bereik van het geschut en dus deed zich de kans voor om ze, ondersteund door gelijktijdig afgegeven

krombaanvuur van de artillerie, onder de voet te lopen. 'Er werd besloten dat ik twee vanen vooruit zou sturen', aldus Lodewijk Günther, die vanaf de duinrand door infanterie gevolgd zou worden, 'zonder twijfel lag voor ons de weg naar de victorie open... Maar door de haast van onze kanonniers verspeelden wij deze buitenkans.' Ze schoten te vroeg, waarna de vijand in de duinen dekking zocht.

Het was inmiddels middag geworden, ongeveer 13.30 uur. De zon scheen de Staatse commandanten in de rug. Een briesje woei de Spaanse troepen het duinzand in het gezicht, die nog geen aanstalten maakten om aan te vallen. Maurits arriveerde opnieuw ter plekke omdat de huidige positie zinloos was:
'Zijne Ex.cie verzocht mij om rechts van de duinen in de vlakte een goede plek uit te zoeken, want in de duinen was het onmogelijk om te paard aan te vallen. Ik reed voorwaarts en zag dat de gehele lengte van de duinen bedekt was met Spanjaarden.'
Op meer dan 100 passen afstand, nam hij achter de Spaanse infanterie ruim 600 man te paard waar, die pas om 15.30 uur de aanval openden. Omdat dezen terreinwinst boekten en steeds meer soldaten op de vlucht sloegen, besloot Lodewijk Günther het moreel te versterken door aan te vallen.
'De tijd ontbrak om te wachten op toestemming van Zijne Ex.cie, zodat ik besloot aan te vallen met de zes compagnieën die ik bij mij had.'[3]
Hoewel Lodewijk Günther zag dat hij numeriek in de minderheid was, kon hij geen andere vendels te hulp roepen vanwege 'de woestheid van onze eigen mensen' die op de vlucht waren geslagen. Maurits bleek terdege op de hoogte van het probleem:
'Zijne Ex.cie die zag dat ik ging chargeren, stuurde zonder ophouden cavalerie mijn kant op.'
Een buitengewoon verwarrende fase van de slag was aangebroken. De enige die een overzichtelijk verhaal geeft, is Duyck, die wij eerst even zullen volgen. Volgens hem liet Maurits eerst Lodewijk met drie vanen chargeren en daarna Marcel Bax met drie vanen en daarna nog Du Bois met drie vanen arkebussiers. Al deze aanvallen werden op de vlakte uitgevoerd en waren gericht op de flank van de Spaanse hoofdmacht, die zowel uit cavalerie als infanterie bestond. Het resultaat was verschillend, omdat tenminste twee vanen door de Spaanse linies heenbraken en tot voor Oostende en Nieuwpoort achtervolgden, maar de ruiters van Lodewijk Günther keerden terug. Meteen daarop gaf Maurits aan hem orders voor een tweede charge, later ook aan de anderen. Her en der raakten de vanen verspreid en gedesorganiseerd. Bijna drie uur later had Maurits zijn handen vol om met bidden en smeken de ruiterij te hergroeperen.
Nu laten we Lodewijk Günther weer aan het



Op deze tweede prent is het front verschoven naar het noorden, de twee Staatse kanonnen in de duinen geven hier houvast. Nu is het ongeveer 18.30 uur en valt Van Balen langs het door eb geslonken strand de Spanjaarden aan, zij aan zij met het voetvolk van Horatio Vere. Onderaan valt Lodewijk Gunther in het veld bij Westende de Spanjaarden in de rug aan.

woord. Bij zo'n aanval werd hij omsingeld en gered door kapitein Cloet, 'die mij herkend had aan de oranje pluim die ik op mijn helm droeg.' Lodewijk Günther overlegde na de charge met Maurits over een derde aanval op de Spaanse cavalerie. De stadhouder zag 'de tegenslagen die ons voetvolk leed en gebood mij om daarheen te gaan, opdat mijn troepen het voetvolk ondersteunden.' De Staatse infanterie bleef het erg moeilijk houden en steeds meer vluchtten, waardoor de Spanjaarden nog feller attaqueerden.
'Onze cavalerie vluchtte tot aan Zijne Ex.cie. Toen was er nog één kans op de overwinning. Maurits had nog twee regimenten bij zich en hij sprak met de soldaten. Hij smeekte ze omwille van hun liefde voor hem om zich met de anderen te verenigen en te laten zien dat ze mannen van eer waren.'
Omdat de Spanjaarden in de duinen zijn geschut hadden bereikt, nam Maurits een majeure beslissing. Hij besloot zijn cavaleriereserve in te zetten: het regiment van Godevaart van Balen, bestaande uit diens eigen vaan, de compagnie van Edward Cecil en die van Francis Vere, aangevoerd door Penbrook. Zo zegt Lodewijk Günther het ook: omdat Maurits werd medegedeeld dat 'aan de andere kant' [dus in de duinen en op het strand] de strijd verloren leek, verplaatste Maurits het regiment van Van Balen richting strand. Deze brak, off like a shot, in een beslissende charge door de Spaanse rechtervleugel heen.
Op de rechterflank mocht Lodewijk Günther het nog een laatste keer proberen. Zelf zegt hij 'Welnu, aan onze kant heb ik de cavalerie zo goed mogelijk weten te hergroeperen' en zette met het restant van vijf vanen de slotcharge in. Uit het verslag van Duyck blijkt dat dit een te rooskleurige voorstelling van zaken was, omdat uiteindelijk noch Maurits, noch iemand anders de cavalerie 'in ordre hadde connen brengen'...
Hier, bij de cavalerie, ligt wel het archimedische punt van de overwinning, want als Maurits Van Balen niet had bewaard tot 18.30 uur was de slag verloren geweest, zo simpel ligt het.

Nog een keer de slag, maar door de ogen van Francis Vere.[4] Hij deployeerde in alle vroegte zelf de troepen die onder zijn commando stonden.
'Ik was hiermee nog maar net klaar toen graaf Maurits, met de hoogste legerbevelhebbers, bij mijn troepen arriveerde. Zittende op de rug van zijn paard, terwijl allen konden meeluisteren, legde hij het probleem voor of hij zijn leger zou laten aanvallen of niet'.
Vere gaf omstandig aan, waarom het beter was om te wachten, maar de andere commandanten wilden slag leveren. Op het strand zag Vere dezelfde kans als Lodewijk Günther. Voor het feit dat de Staatse aanval niet plaatsvond geeft hij de volgende verklaring:
'Deze raad beviel die jonge edelman [L-G] niet, omdat Maurits aan mij het commando over zijn charge had gegeven en daarom door hem niet werd uitgevoerd. Hij wilde liever afwachten om zich bij het naderen van de vijand bij de infanterie te vervoegen.'
Hierop liet Vere zijn kanonnen afvuren met het bekende resultaat. Heel frappant is dat zowel Vere als Duyck zegt dat Maurits' bevel niet werd opgevolgd, terwijl Lodewijk Günther beweert dat hij wel wilde, maar dat de kanonnen te vroeg afgingen... Nu de strijd zich in Vere's sector in de duinen zou afspelen, was er nog een laatste overleg met de stadhouder.
'Ik vond een geschikte heuveltop om de groene weg op de vlakte te bewaken, waarop Maurits beval dat twee kanonnen geplaatst moesten worden. Nu de vijand zo dichtbij kwam, vroeg ik: 'Het is tijd dat ik in actie kom. Heeft u nog meer opdrachten?' Hij zei: 'Neen! Handel naar eigen inzicht.'
Maurits vroeg 'van ons als commandanten

waar hij zich persoonlijk het beste kon ophouden, waarop wij allen zeiden dat de achterhoede het beste was. En dit deed hij.' Maurits vertrok en Vere maakte zich gereed voor het gevecht. In de uren na 15.30 streed Lodewijk Günther in de vlakte en vocht Vere in de duinen.

'Omdat ik door mijn aanwezigheid mijn mannen moest bemoedigen, legerde ik mij op de voorste heuvel. Als ik van de ene naar de andere plek zou gaan, zoals kapiteins doen, zou ik het zicht op de vijand verliezen, maar ook op mijn mannen en zij op mij.'

In de duinen vond een bloedige strijd om de toppen plaats. Vere stuurde telkens mannen naar de bedreigde punten, maar moest enkele duinen prijsgeven. 'Mijn plan was om hun strijdkrachten te binden met het handjevol troepen dat ik bezat en spaarzamelijk inzette.' Zijn musketiers zaaiden dood en verderf: 'Ze schoten staande en doodden ze, zonder enige vrees. Dit was een vreemd en ongewoon gezicht. Immers gewoonlijk hangt het succes in een veldslag af van de mate waarin de infanterie door de ruiterij wordt ondersteund, maar hier was het andersom, want zo lang als de infanterie standhield, konden de paarden blijven doorvechten.' Met andere woorden: door de Staatse, c.q. Engelse scherpschutters konden de paarden van Lodewijk Günther, Solms en Bax blijven chargeren. Aldus raakte de kracht uit de Spaanse aanval. Vere zag dat de sterke eenheden [van de Spaanse voorhoede] op het strand en in de duinen werden opgelost in kleinere verbanden, die met de cavalerie uitstekend konden worden vernietigd. Zou men langer wachten dan kon de Aartshertog zijn hoofdmacht voorwaarts sturen.

'Nu zag ik dat het tijd werd om de vijand een dodelijke klap toe te brengen. Ik stuurde onmiddellijk iemand met orders naar de Friese infanterie dat ze zouden aanvallen en iemand naar Maurits om hem op de hoogte te brengen van de stand van zaken en van mijn wens dat hij mij een deel van de cavalerie zou sturen. En omdat ik zag dat de vijand meer en meer op onze mannen begonnen te drukken, stuurde ik bode na bode.'

In afwachting van hun komst, leidde Vere persoonlijk een tegenaanval. 'Ik', zo zei hij, 'deed in hun ogen zowel het werk van kapitein als soldaat'. Maar Maurits zette wel cavalerie in - Lodewijk Günther en de anderen op de vlakte buiten het zicht van Vere - echter zijn reserves hield hij achter de hand. Vere, ondersteund door Fries voetvolk, kreeg toen de Spaanse hoofdmacht voor zijn kiezen. Hij verloor in het duingevecht zijn paard en werd viermaal getroffen. Volgens Duyck en John Ogle, luitenant-kolonel onder Vere, was dit het moment waarop de generaal het slagveld verliet om zich te laten verbinden.

Gelukkig arriveerde zijn broer Horatio (ook te paard gezeten met 200 voetvolk) en hij was het die met Fairfax, Gilbert en Sutton prompt de tegenaanval inzette. John Ogle vertelt hierover: Maurits zag de tegenaanval in de duinen en riep 'Voyes, voyes, les Anglais qui tournent à la charge!' [Kijk, kijk, de Engelsen zetten de tegenaanval in!]. Maurits stuurde daarop Du Bois met de arkebussiers om de Engelsen flankdekking te geven. In de duinen ging, aldus Ogle, de strijd gelijk op, totdat ze ineens 'de verbaasde Spanjaarden braken en uiteen sloegen', een lezing die overeenkomt met die van de boodschapper aan de Staten van Holland en 'Colonel Veer' [Horatio] alle eer geeft.[5] Maar generaal Francis Vere schrijft, onder de indruk: 'Op dat moment kwamen mijn vaan en die van Van Balen hierheen en ze veroorzaakten plotseling een verbijsterende grote verandering.' Wij weten dat hij dit evenwel niet zelf heeft aanschouwd, want Penbrook leidde zijn vaan.

Buitengewoon was, zegt Duyck, dat Van Balen dwars over het slagveld en door de

duinen trok, twee onmogelijke dingen 'Balen dede in tpasseren vande duynen langsaem rijden om de peerden in asem te houden, maer wesende op strange gecommen, chargeerde met furie',[6] terwijl de paarden van Cecil en Vere in de duinen de Spanjaarden verpletterden. Dit was een tactiek, die Maurits nog die morgen voor onmogelijk had gehouden. Over nog één ding zijn alle journaalschrijvers het eens, namelijk dat de Engelse en Friese infanterie in de duinen zowel de schok van de Spaanse voorhoede als van de hoofdmacht hebben opgevangen.

Verschillend was de tactische positie van de bevelhebbers. De kapitein hoort zij aan zij met zijn mannen te strijden en het goede voorbeeld te geven. Lodewijk Günther met drie vanen lijkt een superkapitein die enerzijds met Maurits van gedachten kan wisselen, anderzijds als houwdegen voorop gaat om de mannen aan te sporen. Om een legerafdeling van 41 compagnieën zorgvuldig te leiden moet Vere een goed overzicht op het slagveld hebben en zijn troepen kunnen en moeten weten dat hij achter hen staat. Vandaar dat hij zich goed zichtbaar opstelt. Pas in laatste instantie neemt Vere persoonlijk deel aan de strijd. Op Maurits was iedereen zuinig. Hij nam vanuit de achterhoede een aantal zeer verstandige beslissingen door Vere de duinsector toe te wijzen, daar enkele kanonnen op te stellen, de cavalerie-officieren eigen initiatief te geven maar wel telkens ter ondersteuning van de infanterie en, misschien het belangrijkste, door enkele reserves achter de hand te houden en op het juiste moment op de juiste plek in de strijd te werpen. Traditioneel is zowel zijn krijgsherentoespraak op het moment suprême als hij de reserves in de strijd werpt, als zijn heftige smekingen en klagen als hij ruiters tracht te hergroeperen. Zijn inzet werd beloond: 'Proeft Nederlants sopperlop, Papou die creech den klop'.[7]

[1] Koninklijk Huisarchief, inv.nr. 13 IX 3 (kamerling); Groen van Prinsterer, Archives ou Correspondance de la Maison d'Orange-Nassau (Den Haag 1841-1861) II 23-35 (brief aan Jan). Verschillend is in het handschrift het aantal compagnieën waarmee Lodewijk-Günther de eerste aanval inzette, drie in plaats van zes, en het effect van de aanval: 'De vijand kwam daarna nooit meer zo ver buiten haar slagorden'. Over de tweede charge wordt het terugtrekken als volgt verklaard: 'Maar de achtersten trokken te haastig en te ver terug. Mijn heer zei: "Winnen wij de victorie? Toon mij een wonder!"'. De derde charge gaf vervolgens de doorslag, men zag de doden 'vier mijlen ver' liggen als gevolg van de 'scoone conijne jacht'. Geen archiefonderzoek of een beroep op Knuttel deden B. Cox, Vanden Tocht in Vlaenderen. De logistiek bij Nieuwpoort (Zutphen 1986), C.E.H.J. Verhoeff, Nieuwpoort 1600. De bekendste slag uit de tachtigjarige oorlog (Soesterberg 2000), Leen Dorsman, 1600. Slag bij Nieuwpoort (Hilversum 2000), J.P.Puype, 'Victory at Nieuwpoort, 2 july 1600' in Marco van der Hoeven, Exercise of Arms. Warfare in the Netherlands, 1568-1648 (Leiden 1998) 69-112 en, zelfs, R. Fruin, 'De slag bij Nieuwpoort', Verspreide Geschriften III (Den Haag 1901).

[2] Duyck, Journael, ed. L.Mulder (Den Haag 1862-1866) II 675; Report of the Manuscripts of Lord de L'Isle & Dudley, ed. C.L. Kingsford (Londen 1934) II 471-2; W.P.C. Knuttel, Catalogus van de pamflettenverzameling berustende in de Koninklijke Bibliotheek (Den Haag 1889-1916) nr. 1131, vgl. Kn 1128 (gedrukt door de 'Ordinaris drucker der Heeren Staten slants van Utrecht') waarin geen woord over de Veres, maar veel dank aan God en Maurits; Engelse bronnen zijn Kn 1134 en Worp, Pamfletten, (collectie RU Gent) nr. 923. Zie voor ons beeld van Nieuwpoort Dorsman, 1600, 67 e.v.

[3] Een verschil met Duyck, II 671, die zegt dat hij daartoe orders kreeg.

[4] Sir Francis Vere, The Commentaries of Sir Francis vere (Cambridge 1657) 152-169; Sir John Ogle, An account of the last charge at Nieuport battle, zit op 161-165 achter de Commentaries; Worp, nr. 923 'Daerinne...Horatio door syne kloecke daden zeer grote eere ende deel gegegeven wordt. Want het is zeker

dat...de Vyandt stracx breken ende moest'.

5 Kn. 1130, bericht van 4 juli 1600; Kn. 1133 en 1135, die beide teruggaan op 1132, berichten van Franse zijde, die erg positief zijn over de beide Veres.

6 D II 675; J.J. Orlers, De Nassausche Lauren-crans (Leiden 1610) 157.

7 Van Emde, 'Krijgsbedrijven en levensbijzonderheden van de gebroeders Bacx', Kronijk Historisch genootschap, 15 (3e serie, 5e deel, 1859) 173-211, 196; vgl. C.R. Markham, The Fighting Veres (Londen 1888) 300-2; Kn. 1406 wordt Maurits ook verweten dat hij zich 'verre buyten scheuts' had gehouden.

P.C. van Kerkum

GENERAAL WINKELMAN

Artikel over de generaal n.a.v. het boek "Een soldaat doet zijn plicht"
door Teo v Middelkoop

Officieren van de Koninklijke Landmacht die in de voorbije eeuw de hoogste verantwoordelijkheid droegen, hebben na hun dienstverlating niet vaak publiciteit gekregen. Het is verheugend en lofwaardig dat aan Generaal Winkelman, die in de meest stormachtige periode van onze militaire geschiedenis aan het roer stond als Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, een uitvoerige historische beschouwing is gewijd.
De huidige generatie kent uit die periode nauwelijks meer dan enkele persoonsnamen en gebeurtenissen, zoals Hitler, de concentratiekampen, de invasie, de hongerwinter, Anne Frank en de luchtlandingen bij Arnhem. Het boek van Middelkoop vult een hiaat in ons geschiedkundig bewustzijn.



Wie en wat Generaal Winkelman is geweest was lange tijd nauwelijks bekend. Van Middelkoop heeft zich veel inspanning getroost om hem voor het voetlicht te brengen. Een eenvoudige opdracht heeft hij zich zeker niet gesteld. De bronverwijzing toont aan dat hij veelomvattend onderzoek heeft gedaan. Hij plaatst Winkelman's levensloop en algemene militaire carrière in het kader van onze algemene en militaire geschiedenis, in de relevante periode van de 19e en 20e eeuw, maar de behandeling vertoont hiaten. Het boek bevat wel een kopie van de ambtelijke "staat van dienst" van Winkelman, maar daarvan wordt eigenlijk geen gebruik gemaakt. Zijn opleiding aan de KMA en later aan de Hogere Krijgsschool krijgt geen aandacht, en er is nauwelijks iets wetenswaardigs te vinden over belangrijke functies die hij, onder deels zeer moeilijke omstandigheden, heeft vervuld bij de Generale Staf, als Divisiecommandant en, na zijn pensionering, als commandant van de Luchtverdedigingskring Utrecht-Soesterberg.
Zo was hij divisiecommandant van november 1932 tot mei 1934, een periode waarin

de defensiebegroting, de politieke steun en het maatschappelijke aanzien van de krijgsmacht op ongekend laag peil stonden. In die tijd bestookte de toenmalige commandant van het veldleger, luitenant-generaal Roëll, zijn ondercommandanten, dus ook Winkelman, met uitvoerige missives, die beoogden de dienstopvatting en discipline in het leger op een hoger peil te brengen. Hoewel aan zijn gezindheid niet valt te twijfelen, schroomde Winkelman niet zijn chef in een Confidentieel Persoonlijke brief te doen weten dat een bepaalde door deze beoogde disciplinaire maatregel "een slag in de lucht" betekenden. Een ongebruikelijke en van een onafhankelijke mening getuigende houding, die mogelijk niet in de smaak is gevallen bij de hoogste militaire kringen.
De schrijver was ongetwijfeld gehandicapt door de bronnenschaarste aangaande de voor de krijgsmacht weinig spectaculaire jaren die vooraf gingen Winkelman's pensionering, als luitenant-generaal, per 1 mei 1934. De veel interessantere archieven uit de mobilisatie- en oorlogstijd in 1939 en '40 zijn grotendeels vernietigd, zodat vooral gebruik moest worden gemaakt van verklaringen die na de oorlog door nog in leven zijnde sleutelfunctionarissen zijn afgelegd voor de Parlementaire Enquête Commissie.

Alle onderzoek heeft er overigens niet toe geleid dat de schrijver een militaire deskundige kan worden genoemd. Organisatorische kwesties, militaire rangen en functies, de spelling van namen en de vaktaal hebben nogal wat struikelblokken opgeleverd.

Hoe kwam het dat Winkelman, ruim vijf jaar na zijn pensionering, alsnog werd benoemd tot Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ)?
Deze functie bestond niet in normale omstandigheden, zou alleen worden ingesteld en vervuld bij oorlogsgevaar, en ressorteerde dan rechtstreeks onder de regering. Bij de mobilisatie in 1939 was generaal Reynders, die tevoren Chef van de Generale Staf was, als zodanig benoemd.
Gaandeweg was er toenemende wrijving ontstaan tussen de regering en met name de Minister van Oorlog Dijxhoorn, eerder een lager dan Reynders geplaatste officier van de Generale Staf. Diens ontslag was onvermijdelijk geworden. Voor zijn vervanging viel de keuze op Winkelman, die in oktober 1939 weer onder de wapenen was geroepen om te worden belast het commando over de bij de mobilisatie gevormde Luchtverdedigingskring Utrecht-Soesterberg. Deze omvatte een vrij groot aantal batterijen luchtdoelartillerie en zoeklichtafdelingen. Hij was dus alweer enige tijd in werkelijke dienst toen zijn voorganger werd ontslagen. Omtrent de betekenis van deze, gezien zijn vroegere positie, relatief minder belangrijke functie en Winkelman's toenmalige belevenissen wordt in het boek niets vermeld. De functie hield geen directe bemoeienis in met de landsverdediging in het algemeen. Maar de binnen het leger stellig nog niet vergeten Winkelman heeft ongetwijfeld zijn vroegere kennis van zaken en persoonlijke connecties weer enigszins kunnen opfrissen. Dat hij in 1940, al 64 jaar oud zijnde, werd aangezocht als opvolger van Reynders, wiens medekandidaat voor de functie van Chef van de Generale Staf hij in 1934 was geweest, wekt, gelet ook op zijn capaciteiten en alom gerespecteerde persoonlijkheid, niet veel verbazing. Kennelijk werd zijn leeftijd, ook door hemzelf, niet als een bezwaar gezien, een niet onbelangrijk aspect waarop niet is ingegaan.

De strategische maatregelen die de nieuw aangetreden OLZ na de nodige verkenningen en besprekingen heeft doorgevoerd, worden door Middelkoop op niet geheel overtuigende wijze geschetst. Winkelman's opzet was het bereiken van een sterker

geconcentreerde opstelling, ten koste van de verdediging ten Zuiden van de grote rivieren. Dit hield in dat het IIIe Legerkorps en de Lichte Divisie uit Noord-Brabant dienden te worden terug genomen. Dit betekende een breuk met het beleid van zijn voorganger, die, met het oog op Nederlands' neutraliteitsplicht, een Duitse opmars over ons grondgebied naar België en Frankrijk zo lang mogelijk wilde blokkeren. Het ongedaan maken van dat plan betekende dat aan de Duitse opmars richting Antwerpen en Zeeland, maar ook richting Moerdijk, weinig meer in de weg zou worden gelegd. De Lichte Divisie zou algemene reserve worden binnen de Vesting Holland. Het IIIe Legerkorps verplaatste zich te elfder ure naar een opstelling tussen de grote rivieren, waar een opstelling moest worden ingenomen die nooit eerder in onze krijgsplannen voorkwam. Deze vrijwel onvoorbereide z.g. Waal-Lingestelling, vormde een langs Tiel en Asperen lopende verbinding tussen het zuidelijke verlengde van de Grebbestelling en het Oostfront van de Vesting Holland nabij Leerdam. Middelkoop noemt dit een "gesloten frontstrategie", zonder geheel duidelijk te maken wat hij daarmee bedoelt. Het is een militair axioma dat een verdedigende opstelling normaliter geen openingen kent.
Bedoelde manoeuvre, die de Duitsers niet bekend was, is weliswaar op onberispelijke wijze uitgevoerd, maar miste effect. Het IIIe Legerkorps bleef vrijwel buiten de strijd en moest na enkele dagen verder terugtrekken op het Oostfront van de Vesting Holland.
De Lichte Divisie raakte bij haar verplaatsing verstrikt in gevechten met Duitse luchtlandingstroepen, in de omgeving van Dordrecht, en heeft de haar toegedachte rol als algemene reserve niet kunnen vervullen.

De gebeurtenissen in de meidagen van 1940 vormen uiteraard de hoofdschotel van het boek, en zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op eerdere publicaties. De vijand had en hield het initiatief; tegenmaatregelen waren voornamelijk afhankelijk van het optreden van lagere functionarissen en commandanten. Daarbij konden in de strijd tegen Duitse luchtlandingstroepen belangrijke, maar geen beslissende successen worden behaald.
De verbinding Moerdijk-Rotterdam bleef in Duitse handen.

Op een succesvolle verdediging heeft Winkelman niet kunnen bogen. Maar dat zou, ondanks een getalsmatig overwicht op de aanvaller, voor geen enkele bevelhebber zijn weggelegd. Als gevolg van de jarenlange verwaarlozing van de defensie, die geleid had tot een gebrekkige bewapening, geringe geoefendheid en een magere encadrering met beroepspersoneel dat elke oorlogservaring miste, stond ons leger in de strijd tegen een agressieve en capabele tegenstander een spoedige nederlaag te wachten.
De neutraliteitspolitiek sloot uit dat snelle en effectieve steun mocht worden verwacht van omringende landen; landen, die onverwachts tot onze bondgenoten werden uitgeroepen.

Men kan zeggen dat Winkelman's handelen in de vijfdaagse oorlog er op neer kwam dat hij door de gebeurtenissen werd geleefd. Weliswaar was enige rekening gehouden met vijandelijke luchtlandingen, maar deze bereikten een ongekende omvang, die veel ontwrichting teweeg bracht.
De OLZ ontkomt overigens niet aan enige detailkritiek van de auteur, zoals:
- het, gelet op de recente gebeurtenissen in Noorwegen, niet treffen van alle nodige maatregelen tegen eventuele luchtlandingsoperaties;
- zijn afwezigheid op het Algemeen Hoofdkwartier in de nacht van 9 op 10 mei '40;
- het niet met voldoende kracht aandringen op het zenden van versterkingen naar het

gevechtsgebied in de omgeving van Rotterdam;
- het zich ondoordacht begeven in een lokaal vuurgevecht;
- het minder juist reageren door op basis van geruchten "beleid te maken", zoals de schrijver het noemt.
In het midden zij gelaten of dit, bij alle hektiek van de chaotische oorlogsdagen, verwijtbare zaken mogen worden geacht.

Winkelman's functie als OLZ omvatte ook het bevel over de zeemacht, maar of dit een reële betekenis had, kan aan de hand van het boek niet positief worden beantwoord. De Afdeling Zeemacht van het AHK was elders gevestigd, en ongetwijfeld heeft de opperbevelhebber zich slechts minimaal met de Zeemacht bezig gehouden. Niet geheel onbegrijpelijk, want de taak van de Koninklijke Marine lag vrijwel geheel "buitengaats" en grotendeels buiten het rijk in Europa.
Middelkoop merkt slechts op dat de Afdeling Zeemacht van het AHK, een sterk zelfstandige positie had.

Duidelijker is de schrijver over het doen en laten van Winkelman in de periode die volgde op het neerleggen van de wapens. Hij looft diens standvastige houding jegens de bezetters, die overigens slechts vrij kort zou kunnen duren. Een langdurige krijgsgevangenschap volgde. Er waren toen uiteraard veel discussies over het gebeurde, ook met Franse medegevangen. Het verschil in visie op de gang van zaken in Noord-Brabant is, naar mag worden aangenomen, nooit geheel overbrugd kunnen worden.
Ondanks een vrij zware medische ingreep heeft Winkelman de gevangenschap goed doorstaan, zodat hij in mei 1945 in goede staat van gezondheid huiswaarts kon keren. Enkele maanden later werd hij, op 69-jarige leeftijd, voor de tweede maal eervol ontslagen. Hij overleed in 1952, op zesenzeventigjarige leeftijd.

Winkelman komt in Middelkoop's boek naar voren als een liberaaldenkend man, die zich, weinig opvallend, maar uiterst getrouw wijdde aan zijn werk en zijn familie. Hij wordt, stellig zeer terecht, vooral uitgebeeld als een vastberaden en sympathiek man, die de zware druk der gebeurtenissen, ondanks zijn tamelijk gevorderde leeftijd goed heeft aangekund.
De recensent heeft de eer gehad in 1947 in kleine militaire kring aan Generaal Winkelman te zijn voorgesteld. Hij herinnert zich hem als een vriendelijke man, vrij klein van stuk, nogal zwijgzaam en bescheiden, en die zich op generlei wijze op zijn vroegere belangrijke functie liet voorstaan. Een herinnering om niet licht te vergeten.

Het boek is uitstekend verzorgd. Het lettertype had wat groter gekund. Het ruime aantal afbeeldingen is goed geselecteerd en op de fraai getekende kaarten valt weinig aan te merken. Middelkoop's schrijftrant is niet geheel vlekkeloos, en vertoont helaas nog al wat missers en onnauwkeurigheden.
Ondanks deze bezwaren is het boek het lezen alleszins waard.

Teo van Middelkoop
EEN SOLDAAT DOET ZIJN PLICHT,
Generaal H.G. Winkelman,
zijn leven en betekenis als militair (1876-1952)

Uitgave Europese Biblotheek Zaltbommel,
ISBN 90 288 36 438, In herdruk (jan 2004),
prijs ± € 30,-

BOEKBESPREKING
door C.A. Heshusius

SAMENWERKING EN CONFRONTATIE

De Frans-Nederlandse militaire betrekkingen.
Voornamelijk in de Franse tijd.
Door G.A. Geerts (brigadegeneraal b.d. en oud-commandant Bronbeek.
Uitgeverij De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, 2002.232 pp. ills.
ISBN 90-6707-543-4. Prijs € 25,-

Wanneer een sterke politieke en militaire natie "samenwerkt" met een klein land komt het er meestal op neer dat de grote mogendheid dat kleine land gaat overheersen en dat alle nadelen van die "samenwerking" ten koste komen van het kleine land en niet omgekeerd. Zo heeft ons land op den duur uitsluitend de nadelen ondervonden van het samengaan met Frankrijk.

- Dat begon toen ons land, net ontkomen aan de Spaanse onderdrukking, zich richtte op het grote Frankrijk. Gelukkig had de jonge Republiek in die periode goede bevelhebbers als stadhouder: de prinsen Maurits en Frederik Hendrik.
- Daarna keerde het Frankrijk van Lodewijk zich tegen ons in het rampjaar 1672.
- Vervolgens het "Barrière-tractaat" gevolgd door de Oostenrijkse Successie oorlog tot 1748. Waarna onze Republiek politiek en militair hollend achteruit ging.
- De tweedracht in ons land tussen Prinsgezinden en Patriotten en - als logisch gevolg - de komst van de Franse bezettingslegers in de winter van 1794.
- Ons land was daarna een vazalstaat van Frankrijk geworden: de Bataafsche Republiek (1795- 1806) Vervolgens werd ons land "het Koninkrijk Holland" (1806 - 1810) onder de broer van keizer Bonaparte als koning : Lodewijk Napoleon.

De "Franse tijd" (voor ons land 1794 tot in 1814) vormt de hoofdzaak van het boek. Een tijd waarin wij - als bondgenoot en later zelfs ingelijfd - in de vele oorlogen betrokken raakten. Vooral omdat (voor het eerst) in ons land door een vreemde overheerser de dienstplicht werd ingevoerd. En dat had de bloedigste consequenties omdat Keizer Bonaparte in 1812 na de branden in Moskou genoodzaakt was zijn grote leger uit Rusland terug te trekken. De Grande Armée ging bij die terug tocht grotendeels tenonder. Een flink deel van het boek wordt besteed aan die fatale veldtocht. Ook de logistiek van die tijd wordt door de auteur op een heldere wijze uit de doeken gedaan. Aan de Napoleontische oorlogen namen van Hollandse zijde deel tenminste acht regimenten infanterie en tenminste vier regimenten cavalerie. En los daarvan ook Hollandse genie-eenheden. De meeste roem behaalden onze pontonniers, met de geniebruggen over de Beresina. De veldtocht naar Rusland en vooral die terugtocht vormde de ondergang van de Hollandse regimenten.

De auteur beschrijft alle onderdelen van de infanterie en van de cavalerie zoals die hebben bestaan in de wisselende staatkundige indelingen tussen 1794 en 1814. Van elk Hollands regiment krijgt men in dit boek de trieste afloop te lezen. Ook de bevrijding van het Franse juk in 1813/14 passeert de revue evenals de slagen bij Quatre Bras en Waterloo in 1815.

Graag had ik dit boek gelezen vóór mijn (laatste) functie van militair attaché bij H.M. Ambassade te Parijs.

Anselm J. van der Peet

VAN STIEFKIND TOT PROFESSIONELE WASDOM

De organisatie van de Geneeskundige Dienst van de Zeemacht door de jaren heen[1]

In juni van dit jaar werd door de stichting dr. G.F. Pop herdacht dat 150 jaar geleden de Geneeskundige Dienst van de Zeemacht werd opgericht. Hiertoe was onder meer in het Instituut voor Defensieleergangen een symposium georganiseerd, waarin diverse sprekers in lezingen hun visie gaven op het heden, verleden en de toekomst van de geneeskundige militaire diensten in het algemeen en die van de Koninklijke Marine in het bijzonder. Een van de sprekers die tevens (bestuurs)lid van onze vereniging is, was meer dan bereid zijn uitweiding over enige historische aspecten van de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine in Mars et Historia te publiceren.

Inleiding

"Een noodzakelijk maar lastig en kostbaar aanhangsel". Zo, aldus merkte de socialistische parlementariër F.W.N. Hugenholtz in 1913 op, zou de marineleiding tegen de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine aankijken. De dienst bracht volgens het Kamerlid oplopende kosten van schepen en installaties met zich mee door voorstellen te doen die 'enkel' de gezondheid en hygiëne ten goede kwamen. In tijden van financiële nood werd daarom, aldus Hugenholtz, het "hoofdwapen" - de schepen - zoveel mogelijk gespaard en werden bezuinigingen bij de "bijwapens" doorgevoerd. Zodoende dus ook bij de Geneeskundige Dienst, die in de ogen van de socialist dan ook een blijvend "stiefkind" zou zijn.
Of dit standpunt ook gestaafd werd door historische feiten is echter maar de vraag. In deze bijdrage zal aan de hand van enige ijkpunten in de geschiedenis van de dienst, getracht worden een beeld te schetsen van zowel de organisatorische veranderingen die de dienst heeft gekend alsmede van haar meest prangende vraagstukken.

Aanloop en oprichting

In 1814, het jaar dat Nederland zijn onafhankelijkheid terugkreeg na deel te hebben uitgemaakt van het Franse keizerrijk, werden de geneeskundigen op de vloot onder toezicht gesteld van een landsdoctor en twee landschirurgijns. Dit trio moest onder andere aankomende scheepschirurgijns examineren en, nieuw voor die tijd, uitgezonden scheepschirurgijns instrueren over "presumptieve ziekten" waarmee zij in vreemde landen in aanraking zouden kunnen komen. De marineartsen in spe waren allerminst tevreden over deze gang van zaken. Ze vonden de examens te zwaar en er werd volgens hen te veel gefocust op de lichamelijke geschiktheid voor de dienst. Bovendien kregen de eerste chirurgijns in tegenstelling tot in de Franse tijd, niet langer extra toelagen bij een



Het embleem van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht met de spreuk "PARATUS SECURUSQUE SANITATE" (slagvaardig en veilig door gezondheid).

plaatsing op een vlaggenschip.
In 1815 werd de Leidse hoogleraar S.J. Brugmans als inspecteur-generaal officieel met de Geneeskundige Dienst "der Armee en der Marine" belast. In de decennia hierna werd de zeedienst voor militaire artsen gaandeweg aantrekkelijker, onder meer door een hoger budget van de vloot tijdens de jaren 1830-1839 ten tijde van de Belgische Opstand en een uitbreiding van mogelijkheden om zich als kwekeling aan 's Rijkskweekschool voor Militaire Geneeskundigen in Utrecht te specialiseren.
Op 1 januari 1853 werd, ondanks protsten hierover van landmachtzijde, de Geneeskundige Dienst der Zeemacht zelfstandig. De motivatie hiervoor was eerder door de minister van Marine in een brief aan koning Willem III geformuleerd:

"In het belang van de Geneeskundige Dienst der Zeemagt is het noodzakelijk dat [...] de leiding en het bestuur van dat gedeelte der Marine behoort aan eenen inspecteur te worden vertrouwd, afgescheiden van de Geneeskundige Dienst der Landmagt. Als een voornaam vereischte, verbonden aan de betrekking van inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemagt, moet geacht worden de kennis van het praktisch zeeleven en het regte begrip der eischen van die dienst".



G.F. Pop, inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht.

Als eerste inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht werd de officier van gezondheid der eerste klasse G.F. Pop benoemd, die al spoedig de rang kapitein-ter-zee kreeg. Een van Pop's taken bij het reorganiseren van de bestaande structuur was het opstellen van nieuwe regels voor de nog jonge dienst. Zijn vuistregel was: "werk één uur per dag, maar werk dan goed en terdege. Je zult dan de knapste man worden in je vak en in algemene ontwikkeling". Dat deze laatste uitspraak met de nodige ironie moet worden bezien spreekt voor zich; Pop zelf was een onvermoeibare en gedreven vakman, die naast het leiden van 'zijn' dienst, diverse rapporten en artikelen deed uitkomen in vaktijdschriften.

Personeelsproblemen omstreeks 1900

Een groot probleem bij de organisatie van de Geneeskundige Dienst in de jaren 1870-1890 was het verloop van het medische personeel. Zelfs in de Tweede Kamer werd op deze kwestie ingegaan, zoals door de oud-marineofficier jonkheer F.F. de Casembroot die erop wees dat de geringe gage de kern vormde van het gebrek aan marineartsen. Kamerlid J.A. Jonckbloet daarentegen geloofde niet dat een traktementsverhoging de enige of beste oplossing was voor de, zoals hij dat noemde, "lotsverbetering" van het personeel. Er moest volgens hem ook iets aan de bevorderingsmogelijkheden worden gedaan. De minister van Marine toonde zich vooralsnog enkel gevoelig voor het laatste argument; het aantal officieren van gezondheid der eerste klasse werd met zes uitgebreid op een totaal van 103 officieren van gezondheid.
Het personeelsvraagstuk was hiermee nog niet uit de wereld. Binnen het korps zelf leefde de gedachte dat naast het bevorderingsbeleid en de salariëring, ook van de toenmalige voortdurende overplaatsingen een negatieve werking uitging. Zo waren er artsen die binnen een half jaar twee maal werden overgeplaatst op een ander schip. Soms vond een dergelijke overplaatsing al na een maand plaats. Dit was vervelend voor

zowel de arts als zijn patiënten. Verder speelde in de personeelsmalaise het jarenlange morele en fysiek afmattende verblijf in de Indische tropen een rol.
Door nieuwe maatregelen - een succesvolle wervingspolitiek met premies en snellere promoties - zou de kwantitatieve personeelssituatie in de jaren na 1890 ten langen leste worden verbeterd. De opbouw van het korps was er aanvankelijk echter door vervormd. In plaats van een piramidevormige opbouw met de meeste artsen in de lagere regionen, was er een overschot aan officieren van gezondheid der eerste klasse ontstaan. De sterkte van het korps officieren der eerste klasse bedroeg 49 man, tegen 26 van de tweede klasse. De limiet werd vervolgens gesteld op 45 officieren der eerste klasse en 35 der tweede klasse. Deze maatregel sorteerde in eerste instantie weinig effect; in 1897 kwam het aantal officieren der eerste klasse zelfs boven de 55 te liggen, het aantal der tweede klasse daalde daarbij tot 23 (op een totaal van 78 officieren van gezondheid). Pas na de eeuwwende zou in dezen een positiever beeld tot stand komen.

Reorganisatie en één ministerie

In de loop van de jaren twintig van de vorige eeuw kwam het in het kader van bezuinigingen en een reorganisatie van de Departementen van Marine en van Oorlog, tot een poging diverse onderdelen samen te voegen en werd de functie Inspecteur der Geneeskundige Dienst der Zeemacht zelfs opgeheven. De toenmalige hoofdofficier van gezondheid H.F. Minkema werd op 1 januari 1927 slechts benoemd tot Chef der Geneeskundige Dienst van de Zeemacht, met de gelijktijdige functie van Chef van het Marinehospitaal te Den Helder. Deze dubbele functie werd overigens reeds in 1935 teniet gedaan en teruggebracht tot die van enkel Chef der Geneeskundige Dienst. Deze officier-arts stond onder direct bevel van de Commandant van de Marine te Willemsoord. Hierbij moest hij toezien op de geneeskundige dienst aan boord van alle schepen en inrichtingen die onder het bevel vielen van de commandant der Marine.
Vanuit Den Helder moest de Chef tevens de minister van Defensie (tussen 1928-1940 waren de departementen van Marine en Oorlog samengevoegd) "gemotiveerde voorstellen" doen, "indien deze zouden leiden tot een betere gezondheid en hygiëne" van de vloot. Ook diende de Chef der Geneeskundige Dienst de plaatsingen, bevorderingen en opleidingen van al zijn personeel te regelen. Daarnaast moest hij toezicht houden op de keuringen, en jonge officieren van gezondheid in de gelegenheid stellen keuringen bij te laten wonen. En, alsof dit nog niet genoeg was, moest hij natuurlijk regelmatig inspecties uitvoeren. Een enorm takenpakket, dat door de Chefs der Geneeskundige Dienst evenwel met verve werd uitgevoerd.
In Nederlands-Indië kende de organisatie van de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine in die jaren slechts minimale veranderingen. Zo was in 1930 als proef besloten de standplaats van het Hoofd van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht in de kolonie, die altijd bij het Departement van Marine in Batavia was gevestigd, over te brengen naar Surabaja, waar de vloot zich steeds meer concentreerde. De functie hoofdofficier van gezondheid die vanuit genoemde havenstad de Geneeskundige Dienst in Nederlands-Indië zou bestieren, vond twaalf jaar later bij de Japanse verovering van Java een abrupt einde.

Ballingschap

Na de Nederlandse capitulatie in mei 1940 wist slechts een handvol marineartsen naar Groot-Brittannië uit te wijken. Pas nadat er geneeskundig personeel vanuit Nederlands-Indië naar het Verenigd Koninkrijk kon worden overgebracht, was het mogelijk de Geneeskundige Dienst aan boord van

schepen van de Koninklijke Marine in Europa door een Nederlandse officier van gezondheid te laten waarnemen. De geneeskundige verzorging van het personeel aan de wal werd uitgevoerd door Britse marineartsen. Voor specialistisch onderzoek en opneming in een ziekenhuis was men eveneens aangewezen op de Royal Navy, die daarnaast de bevoorrading van de schepen met geneeskundig materiaal voor haar rekening nam. Het overleg tussen de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine en die van de Britse vloot werd de eerste oorlogsjaren gevoerd door de oudst aanwezig officier van gezondheid: marinearts W.A. Borgeld.

Na de capitulatie van Java in 1942, voegden nog enkele marineartsen die kans hadden gezien aan de Japanners te ontkomen, zich bij de in Londen aanwezige staf. De feitelijke leiding van de Geneeskundige Dienst ging toen tot het einde van de oorlog over naar een in jaren oudere marinearts.



W.A. Borgeld, hier afgebeeld in zijn latere functie van inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht.

Wederopbouw

De tot aan de Duitse inval functionerende Chef van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht, de hoofdofficier van gezondheid der eerste klasse L.A. Hendriks die tijdens de oorlog in krijgsgevangenschap geraakte, werd in juni 1945 benoemd tot inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht. Met ingang van 1 maart 1946 vond zijn bevordering tot schout-bij-nacht arts plaats. Voor contacten met het Verenigd Koninkrijk voor de leverantie van tal van goederen, viel de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine wederom terug op Borgeld.

De opbouw die eerste naoorlogse jaren vond, de restauratie van de rang inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht indachtig, geheel buiten die van de Koninklijke Land- en Luchtmacht plaats. Als er, zoals wel in hogere defensiekringen was voorgesteld, een versmelting van genoemde diensten van de krijgsmachtdelen had plaatsgevonden, dan zou deze volgens de stellige mening van de toenmalige marineartsen ten koste zijn gegaan van hun specifieke taken. De Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine viel die jaren binnen de zeestrijdkrachten overigens onder één van de vier hoofdafdelingen van de Marinestaf, te weten die van Personeel, en zij vestigde zich in een fraaie behuizing aan de Duinroosweg te Scheveningen.

Zo kort na de Tweede Wereldoorlog beschikte de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine niet over de benodigde hoeveelheid artsen van de Koninklijke Marine Reserve, omdat de omvang van het beroepskorps vóór de oorlog afdoende was geweest en de marineleiding met het oog op het beperkte budget gehoopt had het hiermee ook in oorlogstijd te kunnen doen. In 1945 bleek al snel dat het artsenkorps van de Geneeskundige Dienst doordat de marineorganisatie in omvang toenam ook zelf moest worden uitgebreid. Deels werden hiervoor dienstplichtige artsen bij de marine ingedeeld, maar ook werden er artsen en tandartsen in beroepsdienst gerekruteerd. Hierbij greep de marineleiding succesvol terug op het probate middel van subsidiëring van medische studenten, waarbij deze zich verplichtten na hun artsexamen een aantal jaren als marinearts te dienen.

In de naoorlogse periode probeerde de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke

Marine de militair-specialistische basiskennis en de ervaring van de marinearts op peil te houden door een aangepast plaatsingsbeleid. Of dit ook altijd is gelukt, is een andere vraag. Te meer daar er in die tijd bij de marine ook medische specialisaties als luchtvaartgeneeskunde en onderwatergeneeskunde opkwamen.

De Koude Oorlog en haar aftermath

In 1959 vond andermaal een samenvoeging plaats van de departementen van Oorlog en van Marine tot één ministerie. De Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine bleef hierbij deel uitmaken van de Hoofdafdeling Personeel van de Marinestaf. Een van de eerste pogingen om toch tot een coördinatie tussen de medische diensten van de krijgsmachtdelen te komen, vond in 1965 plaats, met de instelling van een Commissie Militair Geneeskundige Diensten. Hierna volgde een korte periode waarin een verhoogd aantal officieren-arts de dienst verliet met het oog op eventuele inkrimpingen en andere negatieve gevolgen die de geplande integratie teweeg zou kunnen brengen. Niettemin ontstond in de hierop volgende jaren voorzichtig enige toenadering tussen marine, land- en luchtmacht, die van de kant der Geneeskundige Dienst met name werd gestimuleerd door schout-bij-nacht arts C. Mets en zijn opvolger E. Deddes.
Nadat schout-bij-nacht arts R. Kooper in 1976 afscheid nam als inspecteur, werd hij opgevolgd door de commandeur arts H.S. Bartlema. Hiermee kwam er na bijna honderd jaar een einde aan marineartsen met twee sterren op de mouw. Of dit gegeven als een bezuiniging of een devaluatie moest worden gezien (of beiden), bleef overigens onduidelijk. In oktober 1983 vestigde de Inspectie van de Geneeskundige Dienst zich in de kort daarvoor opgeleverde kantoorruimten van de Admiraliteit aan de Van der Burchlaan te Den Haag, na eerder al haar riante onderkomen aan de Duinroosweg te hebben verruild voor een onderkomen aan de Haagse Raamweg. Overigens niet tot iéders genoegen.



R. Kooper, de laatste inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht met de rang van schout-bij-nacht.

Met het einde van de Koude Oorlog werd ook de opheffing ingeluid van tal van naoorlogse gevestigde begrippen bij de Geneeskundige Dienst zoals het Marinehospitaal te Overveen.[2] Anderzijds zag de Krijgsmachthospitaalorganisatie het licht met een modern en goed geoutilleerd Centraal Militair Hospitaal te Utrecht. Ook werd de Inspectie Geneeskundige Dienst der Zeemacht gereorganiseerd en herdoopt in Sectie Geneeskundige Zaken en ging ze op in de 'zuil' Dienst Personeel Koninklijke Marine. De inspecteur van de Geneeskundige Dienst der Zeemacht werd tevens Sous-Chef Geneeskundige Zaken bij het Directoraat Personeel. Voortaan stonden zaken als sociaal-medische en personeelsaangelegenheden, bedrijfsgezondheidszorg en operationele gezondheidszorg, ook onder zijn bevel.

Slotsom

De meest recente ontwikkelingen zijn niet in dit betoog meegenomen; hun finale uitwerking moet nog vorm krijgen. Er kan voor het moment worden volstaan met de opmerking dat de organisatie van de Geneeskundige Dienst van de Koninklijke Marine in de 150 jaar

van haar bestaan tal van veranderingen en tegenslagen moest doorstaan. Tekorten van 's Rijksschatkist, maar niet in de laatste plaats politieke en maatschappelijke wijzigingen en oorlogen, speelden hierbij zo hun rol. Niettemin groeide het door Hugenholtz versmaadde "stiefkind" uit tot een volwassen organisatie. Door de jaren heen was er bij voor- en tegenspoed blijvend sprake van een goed functionerend korps dat met zijn specifieke kennis bij de zeestrijdkrachten, noch bij de Defensieorganisatie zelf, weg te denken is.

Bronnen:

- G.T. Haneveld en P.C. van Royen, Vrij van zichtbare gebreken. De medische zorg bij de Nederlandse zeemacht in de negentiende eeuw Bijdragen tot de Nederlandse marinegeschiedenis. Kleine serie, deel 4. Instituut voor Maritieme Historie (Amsterdam, 2001).
- G.T. Haneveld, Instituut voor Maritieme Historie, Manuscript 'De medische zorg bij de Nederlandse zeemacht in de twintigste eeuw' (2003).
- M.J.J. Hoejenbos, '50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine', Nederlands Militair Geneeskundig Tijdschrift, 51, 4 (1998).
- Omzien naar de toekomst: 150 jaar Geneeskundige Dienst der Zeemacht Folder Symposium Stichting dr. G.F. Pop, Instituut Defensie Leergangen, Den Haag (2003).

Noten:

[1] De auteur dankt de heer dr. A.A. Lemmers voor zijn commentaar op een eerdere versie van dit artikel.

[2] Op 25 september 1987 besloot de ministerraad tot een herstructurering van de krijgsmachthospitaalfunctie, waarbij alle bestaande militaire ziekenhuizen zouden worden opgeheven.

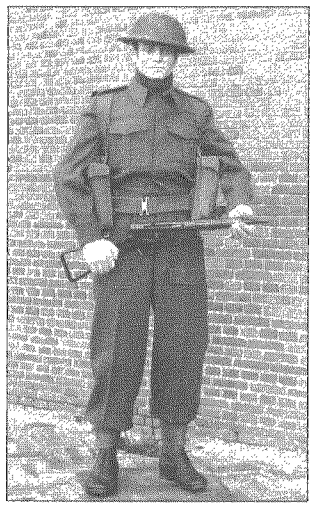
B.C. Cats en M. Talens

EEN NIEUW DAGELIJKS TENUE VOOR DE KONINKLIJKE LANDMACHT

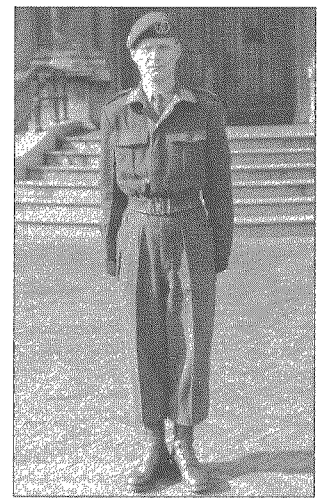
(Het Project Nieuw DT, voorheen het Project DT-2000)

Binnen het begrip "uniform" kent men in het leger[1] uniforme kleding voor bepaalde activiteiten. Zo beschikte men voor "de dienst te velde": - al dan niet aangevuld met persoonlijke uitrustingsstukken - over een veldtenue (VT).

Aangezien militairen niet uitsluitend te velde verblijven, kent men ook een tenue voor de dagelijkse dienst: het dagelijkse tenue (DT). Dit dagelijkse tenue voor officieren en beroepsonderofficieren werd alleen bij bepaalde plechtigheden in de kazerne en daarnaast voor uitgaansdoeleinden gedragen en zo ontstond het begrip "uitgaanstenue". Dienstplichtige soldaten en onderofficieren gebruikten hun beste veldtenue, eventueel voorzien van rangonderscheidingstekens en emblemen als uitgaanstenue.[2]
Zo was het althans vanaf de wederopbouw van de KL in 1945, toen de Brits/Canadese battle dress het veldtenue èn het beste BD tevens uitgaanstenue was, aangevuld met de service dress als uitgaansuniform voor officieren en beroepsonderofficieren.



Afb 1



Afb 2



Afb 3

Afb 1 Veldtenue Nederlands fabrikaat naar de Canadese battle dress, gedragen als VT tot 1958

Afb 2 Veldtenue (model Canadese battle dress) hier gedragen als uitgaanstenue (1e grijs). De afgebeelde militair is cadet H. Paulusma. De foto dateert van 1958. De zwarte hoge schoenen met enkelstukken zijn reeds vervangen door gevechtslaarzen M1957.

Afb 3 Het veldtenue M58, ook wel genoemd het veldtenue gladde stof. Het werd als kazerne (bureau) tenue gedragen door vrijwillig dienende militairen.

Toen in 1958 het legergroene katoenen veldtenue, de zogenaamde lagenkleding (binnen- en buitenpak), werd ingevoerd kreeg dit, eventueel aangevuld met diverse persoonlijke uitrustingsstukken, de benaming gevechtstenue (GVT).

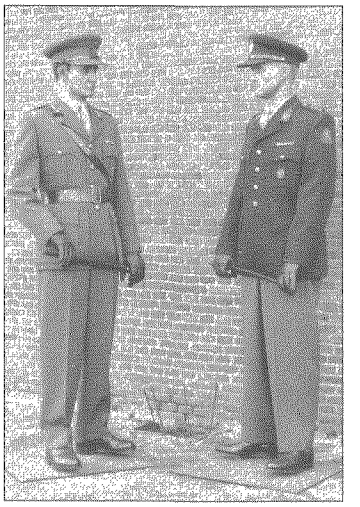
Als uitgaanstenue behielden de dienstplichtigen één VT van Canadees model (van Nederlands fabrikaat), terwijl de officieren en beroepsonderofficieren hun DT van kakikleurig whipcord- of baratheastof droegen. Bovendien ontvingen de vrijwillig dienenden een veldtenue (jak en broek) van kaki baratheastof, het z.g. veldtenue gladde stof.

De oorspronkelijke battle dress werd hierdoor veldtenue grove stof genoemd.

In het begin van de jaren zestig zocht de Legerraad naar een moderner uitgaanstenue. Op voorstel van de (toenmalige) Intendancestaf werd in 1962 voor officieren, aspirant officieren en beroepsonderofficieren een DT ingevoerd, bestaande uit een uniform van donkerbruine baratheastof en een leverkleurige broek; de leverkleur werd later unikaki genoemd. Dit tweekleurige DT[3] viel zeer in de smaak van de dragers zodat, hoewel een ruime afdraagtermijn van het oude éénkleurige DT was bepaald, de officieren en beroepsonderofficieren al spoedig op eigen kosten dit tweekleurige DT aanschaften. Het nieuwe DT was als confectiekleding

in de militaire kledingwinkels te koop; voorheen was het DT, met alle kleur- en snitverschillen van dien, slechts als maatkleding bij particuliere kleermakers aan te schaffen. In 1964 ging men er toe over de dienstplichtigen óók een tweekleurig uit-

gaansuniform te verstrekken doch met een unikaki broek en een kort jak (in plaats van een jas) van donkerbruine stof [4]



Afb 4

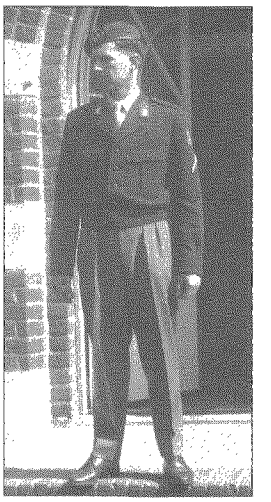
Afb 4 Links het dagelijkse tenue naar Brits model met draagriemstel. Het uniform is eenkleurig en werd vanaf 1962 vervangen door het tweekleurige dagelijks tenue (rechts).

Bij dit nieuwe tweekleurige DT en VT werden de schouderemblemen tak van dienst genoemd, op kraagpatten in de wapen- en dienstvakkleuren gedragen, waardoor de naamlinten bovenmouw (de z.g. straatnamen) vervielen[5]. Tevens werden vanaf 1962, voor onder andere het uitgaanstenue, vanaf de rang van adjudant-onderofficier t/m generaal nieuw model rangonderscheidingstekens ingevoerd die naar de schouderbedekkingen verhuisden, hetgeen te maken had met NAVO-standaardisering. (zie ook afb 4)

Afb 5 Het uitgaanstenue voor dienstplichtigen, tweekleurig,werd in 1964 ingevoerd. Het werd door vrijwillig dienenden, die beschikten over een dagelijks tenue, gedragen als dienstenue in de kazerne. Betrokken militair is leerling van de School Reserve Officieren Genie.

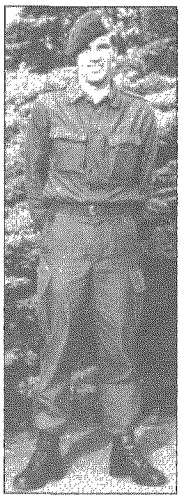
In 1981 werd het bruine jak afgeschaft en - ook voor de dienstplichtigen - vervangen door de jas DT. Broeken werden namelijk niet meer met bretels gedragen doch met een broekriem waardoor de broek tot laag op de heup afzakte en een stuk overhemd tussen jak en broek zichtbaar was. Hier wilde de legerleiding vanaf, militairen van alle rangen, beroeps, reserve en dienstplichtig, droegen vanaf nu een tweekleurig uitgaanstenue met een jas.

Inmiddels was het patroon van de vrijetijdskleding zowel in de maatschappij als in het leger veranderd. Sinds 1973 was het niet langer verplicht om buiten de diensturen het militaire uniform te dragen. Bij vertrek en terugkeer van bewegingsvrijheid/verlof was het kazernebeeld totaal veranderd.
De dienstplichtigen stonden in burgervrijetijdskleding op het verlofgangersappèl en reden daarna met hun particuliere auto's de kazerne uit. De tijd van lange geüniformeerde colonnes militairen op weg naar het NS-station was voorbij.
Door deze omstandigheden werd het uitgaanstenue door de dienstplichtigen nauwelijks meer gedragen en bij vertrek met klein verlof zo goed als nieuw weer ingeleverd. De uniformen waren desondanks toch vaak onbruikbaar voor hergebruik omdat regelmatig chevrons en emblemen met niet te verwijderen lijm op de mouwen waren geplakt. Het daarvoor ondenkbare geschiedde toen; vanaf lichtingsploeg 1986-3 werd aan dienstplichtigen geen uitgaanstenue meer verstrekt. Als zij zich in uniform - al dan niet buiten de diensturen - buiten de kazerne begaven kon dat alleen nog in het groene gevechtstenue.



Afb 5

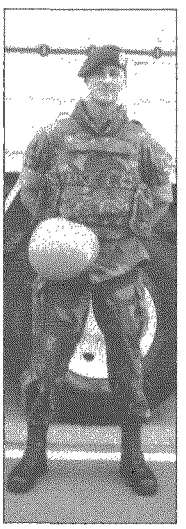
Afb6 Gevechtstenue M78 dat slechts in geringe mate afweek van GVT M76



Afb 6

Van het GVT was - inmiddels een tweede verbeterde uitgave (Model 76) en een derde verbeterde uitgave (Model 78) ingevoerd, die van betere stof en meer getailleerd was. Tot de opschorting van de dienstplicht in 1995 beschikten de dienstplichtigen niet meer over een DT, wel werd in het kledingdepot een voorraad van circa 7500 aangehouden omdat Hare Majesteit de Koningin bij grote militaire plechtigheden geen gevechtstenue wenste.
Toen de dienstplichtigen waren uitgestroomd en werden vervangen door beroepsmilitairen (Beroeps Bepaalde Tijd, BBT) kon men deze merkwaardige situatie niet langer handhaven en ontvingen alle BBT-ers het tweekleurige DT.
Inmiddels was bij enkele legers een nieuw gevechtstenue met camouflagepatroon ingevoerd. De KL koos uiteindelijk voor het Britse woodland camouflagepatroon; dit patroon werd verwerkt in een geheel nieuw gevechtstenue (NGT) en in de bijhorende persoonsgebonden uitrusting. Dit camouflagepatroon stemde het meest overeen met het operatiegebied in West- Europa.

Afb6b Soldaat van de luchtmobiele brigade in Gevechtstenue M93, dat ook door niet-operationele militairen van de KL als daags tenue wordt gedragen.



Afb 6b

Nu de KL was voorzien van moderne gevechtskleding en uitrusting vond de legerleiding dat ook het uitgaanstenue aan vernieuwing toe was. Op instigatie van Kolonel E.B. Bosklopper, toenmalig Hoofd Afdeling Personeels Uitrusting van DMKL, vond een gesprek plaats met de BLS, luitenant-generaal M. Schouten. Hij besliste eind 1997 dat het denken over een nieuw DT maar in gang moest worden gezet. Het huidige DT had te weinig draagcomfort, een verouderde snit en paste niet meer bij een moderne KL die personeelszorg hoog in het vaandel heeft. En met name de vrouwelijke militairen verdienden een beter uniform. De Directeur Materieel KL werd belast met het project. Na het uitzetten van enkele initiële richtlijnen, het nieuwe DT zou (met een z.g. pluspakket, dat o.a. een wit overhemd bevat) tevens als Gelegenheidstenue (GLT) fungeren. Het DT moest daarom éénkleurig worden, de kleur moest (ongeveer) mosgroen zijn, het draagcomfort moest uitstekend zijn enzovoort, toog een projectgroep, de Projectgroep DT 2000 o.l.v. luitenant-kolonel b.d. B.A. Oosten aan het werk. Hoewel nieuw voor de KL was een éénkleurig uniform voor de krijgsmacht niet nieuw, ook de Klu de KM hebben een éénkleurig uniform. Voordeel was dat naast de officieren nu ook andere categorieën militairen (een nadrukkelijke wens van de BLS) de beschikking over een GLT zouden krijgen. Het donkerblauwe GLT van de officieren is niet populair en wordt nauwelijks gedragen dit uniform zou dan kunnen verdwijnen.

De projectgroep ontwikkelde allereerst een Plan van Aanpak, dat het groene licht kreeg van de Legerraad. Er werd een KL-brede Klankbordgroep opgericht die de wensen van de militairen inventariseerde en modeontwerper Frans Molenaar toonde zich bereid een nieuw uniform te ontwerpen aan de

hand van de BLS-richtlijnen, de Klankbordgroepwensen en de beperkingen die inherent zijn aan het begrip uniform. Ook de Uniformcommissie KL en de Traditiecommissie KL, aan de BLS adviserende organen, oefenden de nodige invloed uit op het ontwikkelproces. Een zeer tijdrovend traject van "geen biezen op de broek" of "wel biezen op de broek"; "dan ook biezen op de mouw" of "geen biezen op de mouw"; "zwarte biezen" of "oranje/roestbruine"; "smalle biezen" of "bredere biezen"; "zwarte schoenen" of "bruine schoenen"; "schuine jaszakken" of "rechte jaszakken"; "twee jaszakken" of "vier jaszakken" enzovoort volgde. Ook de ware kleur groen kiezen was niet zo eenvoudig als het aanvankelijk leek. Bij het ontwikkelen van de stof was de goede kwaliteit; en de verbetering van het draagcomfort bepalend. Er werden twee varianten ontwikkeld, een "normale"stof en een "bielastische stof". Ook TNO werd ingeschakeld, om maximaal zeker te stellen dat kwaliteit en draagcomfort van het DT van een hoog niveau zijn.

Intussen was het Kleding- en Persoonsgebonden Uitrusting (KPU) Bedrijf opgericht. De meeste projectgroepprocessen rond het ontwikkelen van het nieuwe DT speelden zich nu af onder de vleugels van de commandant van het KPU-Bedrijf, eerst kolonel E.B. Bosklopper, later de heer C.M.C.M. Schakenraad. Omdat de Directeur Materieel door de BLS was aangewezen als projectverantwoordelijke nam later Ir. R. Hulselman van de Directie Materieel het voorzitterschap van de Projectgroep DT-2000 over. Later werd dat (en is nu nog) Ing. L.M. de Beer, ook van de DM.



Afb 7

In het voorjaar van 1999 werd onder leiding van de Afdeling Beproevingen van de DMKL door ca 430 militairen meegedaan aan een draagproef. Behalve het beoordelen van het draagcomfort kon ook een voorkeur voor enkele varianten worden aangegeven (kleur schoenen, kleur bies enz). De resultaten van de beproeving gaven aanleiding tot het aanbrengen van enkele verbeteringen aan het pak, de finale naderde nu.

Na het ontwikkelen van de eindversie van het nieuwe DT was de situatie rijp voor een besluit van de Legerraad tot aanschaffing en invoering. De BLS wilde echter, omdat het project toch de nodige commotie in de KL had teweeggebracht, niet over één nacht ijs gaan en besliste dat er eerst nog een enquête moest worden uitgevoerd waarbij de keuze moest worden gemaakt tussen het nieuwe DT of (op termijn) een wat verbeterd "oud" DT. Het NIPO werd ingehuurd om een brede enquête uit te voeren onder KL-militairen, burgers van Defensie, "gewone" burgers enzovoort. Een overweldigende meerderheid, in de buurt van 80 %, sprak een voorkeur uit voor het nieuwe DT.

Afb 7 Donkergroen (eenkleurig) uitgaanstenue voor alle rangen en categorieën.

De opvolgend BLS, luitenant-generaal A.P.P.M. van Baal, liet er toen geen gras meer over groeien en in juli 2001 zette de Legerraad het licht op groen voor het vervolgtraject. De inmiddels zo geheten Projectgroep Nieuw DT kon nu verder en startte het verwervingsproces. Medio 2003 vinden de afleveringen van de diverse DT-artikelen door de industrie bij het KPU-

Bedrijf plaats. De belangrijkste kenmerken van het nieuwe DT zijn:
- de éénkleurigheid[6]
- het DT kan met een pluspakket ook als GLT worden gedragen
- de stof is gemêleerd dwz geweven van gemengd garen waardoor beter vlekbestandig
- de jas voor mannelijke militairen heeft vier zakken van welke alleen de (symmetrische) borstzakkleppen zichtbaar zijn
- de jas voor vrouwelijke militairen heeft twee zijzakken idem als boven.
- de broek heeft een zwarte bies van één cm breed
- een baret in de kleur van het uniform[7]
- soepele stofkwaliteit
- voor vrouwelijke militairen naast de broek en rok ook een bermuda met overslag
- hoed voor vrouwelijke officieren bij het GLT (hfdoff'n met, rest zonder eikenloof)
- pet voor mannelijke officieren/onderofficieren bij het GLT (hfdoff'n met, rest zonder eikenloof)
- zwarte lage schoenen (vrouwelijke militairen: lage zwarte schoenen en pumps)



Afb 8

Afb 8 Voorzien van een wit overhemd en een zwarte stropdas (of strikje) en met pet (hoed) is het nieuwe dagelijks tenue tevens gelegenheidstenue voor bijzondere plechtigheden.

Intussen speelden ook andere zaken die (op afstand) enig verband hielden met het nieuwe DT een rol. Zo is er een voorstel geweest om de kraagpatten af te schaffen en de kraagemblemen rechtstreeks op de kraag te bevestigen.

Dit voorstel heeft het niet gehaald. Ook speelde het voorstel om de kraagpatten rechthoekig te maken, dit voorstel heeft het eveneens niet gehaald. De rangonderscheidingstekens blijven hetzelfde.

Wel komen er kleinere naamplaatjes.
Ook de mouwleeuw zal op het nieuwe DT niet sneuvelen, sterker nog, hij komt in een mooiere uitvoering op de mouw[8].

De metalen knopen krijgen een iets andere kleur die wat warmer staat en meer in overeenstemming is met de kleur van de metalen rangonderscheidingstekens.

De nieuwe baret is uitgevoerd in de kleur van het nieuwe DT.Hij wordt de KL-baret genoemd hoewel de cavalerie de zwarte, luchtmobiel de rode baret en de Rijdende Artillerie de kwartiermuts blijven dragen[9].

De verstrekking van het nieuwe DT zal een geweldige logistieke operatie worden, het pak zal aan de enkele militair, na een pasoperatie, worden uitgeleverd. Vanaf september 2003 wordt eenheidsgewijs gestart met de operatie, naar verwachting zal deze medio 2004 gereed zijn.

Eenheden, waarvan het voltallige personeel het nieuwe DT heeft gekregen, kunnen na de beslissing van de betreffende commandant over gaan tot het dragen.

Na een periode van ongeveer 40 jaren in het bruin/unikaki DT zal de KL zich manifesteren in het nieuwe DT, een mooi DT met een goede uitstraling. Alle KL-militairen zullen met gepaste trots dit uniform kunnen dragen.

NOTEN

[1] Overigens ook bij de KLu, KM en Krnar

[2] Dit dateert al van 1916 toen het beste grijze veldtenue door dienstplichtigen als uitgaanstenue (het z.g. "eerste grijs") werd gedragen. Vooroorlogse militairen noemden de battle dress vanaf 1945 ook "eerste grijs" welk gezegde tot 1964 in zwang bleef.

[3] De keuze was niet nieuw. In de US Army kende men tijdens de Tweede Wereldoorlog en daarna een bruin en kakikleurige uniformcombinatie voor officieren.

[4] Opvallend is dat de Legerraad in 1964 nog steeds voor het model jak uit de Tweede Wereldoorlog koos, kennelijk vond men dit een sportieve dracht voor de jonge dienstplichtigen. Overigens werd het bruine jak VT ook uitgereikt aan beroepsofficieren en onderofficieren, die dit om de twee jaar van Rijkswege mochten wisselen tegen een nieuw.

[5] De verstrekking van het tweekleurig VT ging lichtingsgewijs; elke twee maanden kwam in de depots een zesde gedeelte van een jaarlichting op. De dienstplichtigen gingen na een basis- en voortgezette opleiding naar de parate eenheden (onderdeelsaanvullingssysteem = ondas), zodat eind 1964 het gehele leger in een tweekleurig VT was gekleed.

[6] Het nieuwe donkergroene uniform lijkt op het uitgaanstenue van het Amerikaanse Leger, waar echter alleen de officieren een zwarte bandbies dragen (generaals met dubbele bies). De gehele Canadese krijgsmacht draagt ook een donkergroen uniform waarvan de kleur "charcoal green" wordt genoemd, dit om de donkere kleur groen aan te geven.

[7] Alleen de mannelijke opperofficieren dragen bij het DT een platte pet van groene uniformkleurige stof met rode band en met eikenloof op de klep, vrouwelijk opperofficieren dragen bij het DT de hoed met rode band en met eikenloof op de rand.

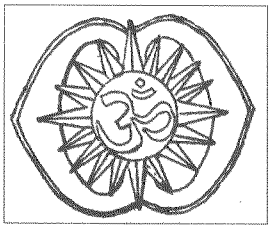
[8] De huidige gewoven mouwleeuw wordt vervangen door een pat met geborduurde mouwleeuw. Het is bedoeling de indelingsemblemen eveneens in geborduurde vorm te verstrekken.

[9] Rond de nieuwe donkergroene KL-baret is bij het Korps Commandotroepen en in het bijzonder bij de commandoveteranen recentelijk de nodige onvrede ontstaan. Het is jammer dat niet veel eerder de keuze van de nieuwe KL-baret met de Commando's is doorgesproken; men had zich dan een rechtsgang kunnen besparen.

B.C. Cats

NIEUWE BARET- EN KRAAGEMBLEMEN BIJ DE KONINKLIJKE LANDMACHT

Deel 2



Legerpandit.

Op 5 maart 2003 werden een tweetal Hindoe geestelijke verzorgers aangesteld om de hindoeïstische militairen in de krijgsmacht bij te staan.

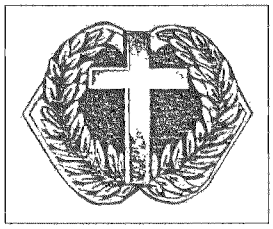
Voor hen werd door de heer F.J.H.Th. Smits een eigen baret- en kraagembleem ontworpen bestaande uit een zonneschijf met achttien zonnestralen. In het midden het religieuze AUM-teken, drie letters in het Hindi, namelijk de A, U en M. De A betekent groot, oneindig, energie, heelal, de U de universele moederschoot, lucht en warmte en de M god, zon en kosmische intelligentie. Het embleem is van goudkleurig metaal en wordt gedragen op een fluwelen ondergrond in de kleur oceaanblauw.

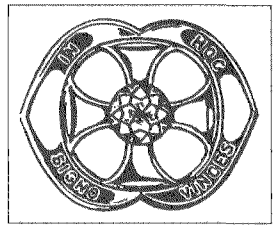
De legerpandits konden worden aangesteld omdat de Hindoeraad Nederland een representatieve koepel heeft gevormd. Aangezien de moslims in Nederland een dergelijke organisatie (nog) niet hebben zijn er geen moslim geestelijke verzorgers in de krijgsmacht.

Hierop aansluitend wil ik de emblemen van de overige geestelijke verzorgers in herinnering brengen en de revue laten passeren.

Legerpredikant
Reeds gedurende de 80-jarige oorlog werden op last van Willem van Oranje predikanten aangesteld die voor de troepen te velde predikten, de zgn veldpredikers. Godslasterlijke taal was reeds in het Staatse leger verboden en overtreders van deze order werd de tong doorboord met een gloeiende naald. Dat is nu wel anders.

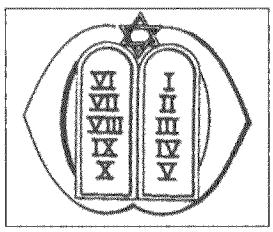
Op de kraagpatten dragen de legerpredikanten een gestileerd kruis, in het centrum gedekt door een cirkelvormige doornen kroon. In het baretembleem zijn de vier armen van het kruis even lang en is op de rand van de baretgesp de spreuk IN HOC SIGNO VINCES (in dit teken zult ge overwinnen)* aangebracht. Het embleem is van goudkleurig metaal en wordt gedragen op een ondergrond van zwart fluweel (de kleur van de toga).
Het embleem werd ingesteld bij Ministeriële Beschikking van 9 november 1946. Aanvankelijk werd een embleem ontworpen met een klassiek kruis omgeven door lauwertakken, dat echter plaats moest maken voor het gestileerde kruis.
Noot * Het verhaal gaat dat Constantijn de Grote, tijdens een veldslag in het jaar 312, een kruisteken aan de hemel zag en daarbij een visioen kreeg van de woorden: IN HOC SIGNO VINCES. Hij won dan ook de veldslag



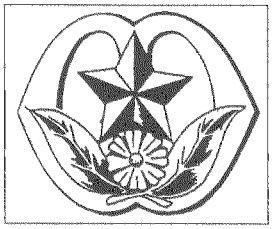


Goudkleurig metaal op zwarte ondergrond voor de dominee en zilverkleurig metaal op blauwe ondergrond voor de aalmoezenier.

Aalmoezenier.
Oorspronkelijk een rooms-katholieke geestelijke belast met het inzamelen en uitdelen van de giften (aalmoezen). Tijdens de Franse overheersing bestonden er geen R.K. geestelijke verzorger. Deze werd in 1815 door Koning Willem I ingesteld. Aalmoezeniers dragen hetzelfde embleem als de legerpredikanten, echter is het van zilverkleurig metaal en ligt op een blauw fluwelen ondergrond. De kleur blauw wordt in de R.K. kerk ook wel de Mariale kleur genoemd.



Legerrabbijn
Voor de geestelijke verzorging van de joodse militairen van de Prinses Irenebrigade werd in 1942 in Engeland een legerrabbijn aangesteld. Thans zijn er twee legerrabbijnen in de krijgsmacht werkzaam. Als embleem dragen zij de Stenen Tafelen met de Davidsster.
Het embleem is vervaardigd van goudkleurig metaal en wordt gedragen op een ondergrond van zwart fluweel. Het embleem is ingesteld bij Ministeriële Beschikking van 19 maart 1948.



Humanistisch Raadsman.
Geestelijke verzorging vanuit het Humanistisch Verbond werd voor de Krijgsmacht ingesteld in 1964.
Het embleem bestaat uit een vijfpuntige ster, met aan de onderzijde tegen de ster een bloemmotief. Het bloemmotief is samengesteld uit een achtbladige geopende bloem, ter weerszijde gesteund door een tweetal smalle bladeren. Het embleem is goudkleurig en wordt gedragen op een ondergrond van turquoise fluweel. Het is ingesteld bij Ministeriële Beschikking van 26 juni 1964. De ster symboliseert de kosmos (het heelal) en de bloem de aarde. Kosmos en aarde zijn onverbrekelijk met elkaar verbonden en beïnvloeden elkaar. De ster boven de bloem symboliseert dat kosmos en aarde de mens bevatten, aldus volgens de humanistische levensbeschouwing.

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

DE BETEKENIS VAN HET LANDSCHAP VOOR DE VERDEDIGING VAN HET NEDERLANDSE GRONDGEBIED IN DE JAREN 1600-1850, TOEGESPITST OP HET NOORDOOSTEN.*

Aan het eind van de zestiende eeuw beginnen in ons land de contouren van een 'nationale' defensie zich duidelijk af te tekenen. In die periode namelijk vindt de vorming plaats van een permanente troepenmacht, het Staatse leger, en is voor het eerst sprake van een gezamenlijke inspanning om de vestingen te onderhouden en te verbeteren. Daarom is bij het hier te behandelen onderwerp het beginpunt in het jaar 1600 komen te liggen. De keuze om 1850 als afronding te nemen is bepaald door het feit dat rond dat jaar een eind komt aan de rol die Noord-Oost-Nederland in het verdedigingsstelsel heeft gespeeld.

Relatie terreingesteldheid en oorlogvoering.
Door de eeuwen heen heeft de natuurlijke gesteldheid van het terrein een alles overheersende invloed gehad op het menselijke bestaan. Met name in Europa nam die invloed pas in de loop van de negentiende eeuw merkbaar af, om in de eeuw daarop in een stroomversnelling te raken. Ook in de oorlogvoering heeft de natuurlijke gesteldheid van het terrein steeds een dominante rol gespeeld. De terrein-omstandigheden bepaalden immers van oudsher de routes waarlangs de legers oprukten en terugtrokken, de plekken waar zij hun kampementen opsloegen, en de plaatsen waar het gevecht zich afspeelde. Zowel de aanvaller als de verdediger konden de natuurlijke gesteldheid van het terrein voor eigen doeleinden benutten. Hoe dat in de praktijk gestalte kreeg, hing in eerste instantie af van de structuur van het landschap. In dit verband valt te denken aan de mate van geaccidenteerdheid, de stevigheid van de bodem, de aard en de mate van begroeiing en de aanwezigheid van waterlopen en / of watervlakten. De aanwezigheid van natuurlijke ele-

menten als bergketens, heuvelruggen, bossen, open vlakten, moerassen, meren en rivieren kon immers van invloed zijn op de oorlogvoering en beide partijen konden hun strategie daarop afstemmen. Of deze elementen inderdaad van nut konden zijn voor de aanvaller of de verdediger, hing af van hun omvang en van de ligging ten opzichte van het aanvalsdoel.

Lagen zij haaks op de meest voor de hand liggende opmarsroute, dan vormden ze een natuurlijke barrière en ondersteunden zij daarmee de verdediging van het achterliggende gebied. In het omgekeerde geval was juist de aanvaller in het voordeel, omdat hij dan meer mogelijkheden had om op het grondgebied van de verdediger door te dringen.

Uit de geschetste constellatie valt af te leiden dat vooral de punten in het terrein die een natuurlijke doorgang vormden naar het achtergelegen gebied, uit militair oogpunt een cruciale positie innamen. Dat konden plaatsen zijn waar natuurlijke barrières ontbraken of waar zij zwakke plekken vertoonden. Bij dat laatste valt onder meer te denken aan een doorgang in een bergketen, anders gezegd een bergpas, of een begaanbare strook door een moeras. De verdediger trachtte dergelijke natuurlijke doorgangen, in de militaire vaktaal accessen genoemd, zo goed mogelijk af te grendelen door hier een kunstmatige barrière te realiseren. Hij kon hierbij aanvankelijk volstaan met de bouw van een kasteel of met het versterken van een reeds aanwezige nederzetting. Dit laatste liep doorgaans parallel met de verheffing van die nederzetting tot stad.

Zolang ons land nog grotendeels was bedekt met woeste grond en onbegaanbaar terrein, kon men, door kastelen en steden met troepen te bezetten, een groot gebied beheersen.



De Republiek met het rivierfront en de frontiersteden.

Buiten deze steunpunten kon een aanvaller immers letterlijk en figuurlijk geen kant op. Naarmate de tijd voortschreed, werd het land geleidelijk aan meer `begaanbaar'. Dit was een gevolg van de veranderingen in het landschap, die direct en indirect hun oorzaak vonden in menselijk ingrijpen. Daarbij ging het met name om ontginning van woeste gronden, drooglegging van meren en verbetering van de afwatering, waardoor veengebieden minder nat werden en de mogelijkheden om deze te doorschrijden toenamen. In het algemeen kan men stellen dat na verloop van tijd niet alleen het aantal accessen groeide, maar ook de reeds bestaande steeds breder werden. De verdediger moest dan ook extra maatregelen nemen om deze beter af te grendelen. Hij nam daarbij zijn toevlucht tot de aanleg van verdedigingslinies, waarin de reeds aanwezige versterkingen de vaste steunpunten werden. In Nederland ging het daarbij vooral om de steden, die vanaf de zestiende eeuw met moderne verdedigingswerken werden omringd en sindsdien

als vestingen werden aangeduid.

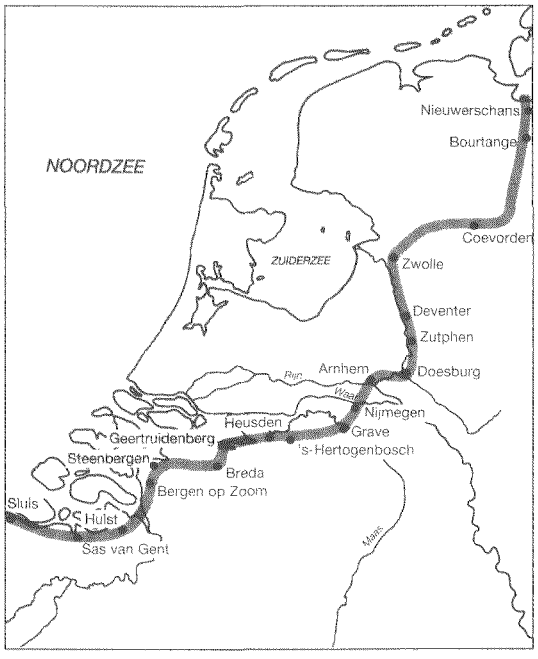
Betekenis van de terreingesteldheid voor de verdediging van het Nederlandse grondgebied.

In hoeverre kon de natuurlijke gesteldheid van het terrein het Nederlandse grondgebied beschermen tegen een aanval van buitenaf? Bij de beantwoording van deze vraag zullen we ons vooral op de grensgebieden richten, omdat juist die bij zo'n aanval in de eerste lijn liggen. Als uitgangspunt nemen we de situatie aan het eind van de middeleeuwen.

Deze periode gaat immers vooraf aan de tijd waarin de ontwikkelingen die tot de Nederlandse zelfstandigheid hebben geleid, op gang komen.

Als we de situatie in ogenschouw nemen, valt het op dat in sommige grensstreken grote natuurlijke barrières liggen en in andere grensstreken juist niet. Tot de eerste categorie behoren:

- Het noordoosten. Hier ligt, op de grens van Groningen en Drenthe met het Duitse rijk, een uitgestrekt hoogveengebied met een beperkt aantal doorgangen. Dit vormt een sterke natuurlijke hindernis tegen aanvallen uit het oosten.
- Het zuidoosten. Op de grens van Noord-Brabant en Limburg, bevindt zich het hoogveenmoeras van de Peel, waarvan nu nog maar een relatief klein gedeelte over is. Ten westen en ten zuiden van de Peel liggen de Kempen, die zich tot diep in België uitstrekken. Deze landstreek was van oorsprong hoofdzakelijk bedekt met heide en zandverstuivingen. Zij was slechts op beperkte schaal in cultuur gebracht, dun bevolkt en onherbergzaam. Samen met de Peel vormden de Kempen een natuurlijke buffer tegen een vijandelijke opmars vanuit zuidelijke en oostelijke richting.



Het stelsel van linies langs de grenzen van de Republiek.

- De zuidwestelijke regio, in casu Zeeland en de Zuid-Hollandse eilanden. Deze regio was feitelijk alleen geschikt voor acties op maritiem gebied.

In sommige delen van het grensgebied bevinden zich geen grote natuurlijke barrières. Een aanvaller kan hier dus vrij gemakkelijk binnendringen. Het gaat hierbij met name om:

- Centraal en westelijk Noord-Brabant;
- Twenthe en de Achterhoek.

Aparte aandacht verdient het stroomgebied van Rijn en Maas in het zuidoosten. Hier ligt van oudsher de natuurlijke toegangspoort tot ons land. De rivieren vormen samen met hun oevers een uitstekende opmarsroute en zijn als zodanig ook meermalen gebruikt. De gebieden langs en tussen de rivieren zijn doorgaans vrij vruchtbaar en bieden een oprukkend leger volop voedsel.

Over de betekenis van de grote rivieren voor de landsverdediging valt nog het nodige op te merken. In algemene zin vormt een rivier

die haaks op de geplande opmarsroute ligt, een belangrijke obstakel voor de aanvaller. Uit defensief oogpunt zijn de grote rivieren in Nederland - van noord naar zuid: de Nederrijn, de Waal en de benedenloop van de Maas (vanaf Grave stroomafwaarts), aan de oostkant: de IJssel - gunstig gesitueerd. We moeten ons echter niet laten misleiden door het beeld dat we momenteel van deze rivieren hebben, want dat wijkt sterk af van de situatie in vroegere perioden. Tot het midden van de negentiende eeuw waren de rivieren namelijk sterk meanderende stromen, waarin het water zich traag voortbewoog. De enige uitzondering hierop vormde de Waal. Deze voerde het meeste water dat met de Rijn ons land binnenkwam, verder af. Bovendien had de Waal meestal een hoge stroomsnelheid. De IJssel daarentegen bevatte 's zomers vaak zo weinig water dat hij op sommige plaatsen droogviel. De hinderniswerking van deze rivier was dus maar zeer beperkt. De onvolkomenheid van de meeste grote rivieren was uiteraard zeer nadelig voor de verdediging. Daar kwam nog bij dat het door de rivieren gevormde front bijzonder lang was en daarom nooit voldoende met troepen was te bezetten. Voor de verdediging was het daarentegen weer gunstig dat de aanvaller, als hij vanuit Brabant naar het centrum van het land wilde doorstoten, drie rivieren moest zien over te komen. Zoals zo-even is aangegeven, was die situatie bij een aanval uit het oosten in defensief opzicht zeer precair. Hier lag immers maar één waterhindernis, die bovendien met niet al te veel moeite te nemen viel. Daarbij valt echter wel op te merken dat de westelijk van de IJssel gelegen Veluwe de barrièrefunctie van de rivier ondersteunde, omdat deze landstreek door zijn onherbergzaamheid zo veel mogelijk door de legers werd gemeden.

Als we onze blik tenslotte weer op Noord-Oost-Nederland richten, valt op dat hier verder in het binnenland nóg twee gebieden met een groot verdedigend vermogen liggen. Op de grens van Drenthe en Friesland bevindt zich een hoogveengebied, dat Friesland grotendeels beschermt tegen een aanval uit het oosten. Verder biedt het grensgebied van Drenthe en Overijssel van nature een goede bescherming vanuit het zuiden. De oostelijke helft bestaat voornamelijk uit hoogveen en verder naar het westen ligt laagveen. Deze grensstreek vormt de verbinding tussen het grote, noord-zuid lopende hoogveengebied op de grens van Groningen en Drenthe met het Duitse Rijk, het zogeheten Bourtanger moeras, en het Zwarte Water, een zijtak van de IJssel. Door de natuurlijke gesteldheid van het terrein is het noordoosten grotendeels een zelfstandig te verdedigen regio.

Hoe heeft Noord-Oost-Nederland in de praktijk bijgedragen aan de verdediging van het grondgebied ?

Ik wil deze vraag beantwoorden aan de hand van de oorlogshandelingen die in het tijdvak 1600-1800 in dit gebied hebben plaatsgevonden, en daarbij tevens de vestingbouwkundige activiteiten betrekken. Ik wil daarbij beginnen in de jaren zeventig van de zestiende eeuw, wanneer de opstand tegen Spanje ook in militair opzicht volop tot ontwikkeling komt. Voor het noordoosten wordt 1580 een dramatisch jaar. De graaf van Rennenberg, die hier leiding geeft aan het verzet, loopt over naar het Spaanse kamp. Groningen, Drenthe en een groot deel van Overijssel gaan voor de opstand verloren. Friesland blijft, zij het met grote moeite, overeind. Dit is voornamelijk te danken aan Willem Lodewijk van Nassau, een neef van Willem van Oranje, die na de moord op zijn oom stadhouder wordt in dit gewest en tevens het bevel voert over de troepen alhier. Een van zijn grote verdiensten is zijn tactiek om op de natuurlijke doorgangen in het moeras op de grens Drenthe, Groningen en Friesland schansen te

bouwen en deze met troepen te bezetten. Later past hij deze tactiek ook toe in het gewest Groningen. Als hij hier een steunpunt heeft veroverd, laat hij het opnieuw versterken en legt hij er troepen. Zo weet hij in de jaren 1589-1594, een fase in de strijd die bekend staat als de Groninger Schansenkrijg, het grote Spaanse bolwerk in deze regio, de stad Groningen, volledig te isoleren. In 1594 wordt met de inname van deze vesting de herovering van het noordoosten op de Spanjaarden afgesloten.
Willem Lodewijk is tevens degene die in 1593 werk maakt van een afdoende afdichting van een belangrijke doorgang door het uitgestrekte hoogveenmoeras in het oosten van het Groninger gewest. Deze doorgang bestaat uit een smalle, oost-west lopende zandrug ten zuidoosten van Winschoten. In 1580 was hier op initiatief van Willem van Oranje een eerste aanzet tot de bouw van een schans gegeven, maar het werk was voortijdig gestaakt. Dertien jaar later geeft Willem Lodewijk opdracht om deze Bourtange genoemde schans te voltooien. Later is deze nog verschillende keren verder uitgebreid.
Coevorden vormt een ander belangrijk steunpunt in het grensgebied. Het ligt op het hoekpunt tussen het Bourtanger moeras en het eerder genoemde veengebied, dat zich van hier, langs de grens tussen Drenthe en Overijssel, naar het westen uitstrekt. Bij Coevorden, dat in 1592 op de Spanjaarden werd veroverd, komen twee accessen samen. Het eerste is een terreinstrook langs de Overijsselse en Kleine Vecht. Verder loopt vanaf het oostelijker gelegen dorp Schoonebeek een soortgelijke strook op Coevorden aan. In de periode 1597-1607 wordt deze plaats uitgebreid gefortificeerd. Het resultaat is een vesting in de vorm van een regelmatige zevenhoek.
Wanneer men de barrièrefunctie op peil wil houden, moet men ook de kleine doorgangen door het Bourtanger moeras afsluiten. Ook dat gebeurt met schansen. Voor de passages door het veengebied op de grens tussen Drenthe en Overijssel geldt hetzelfde verhaal. Zo komt in 1628 op de doorgang tussen Ommen en Avereest de Ommerschans.

De acties in het noorden in de jaren 1589-1594 worden afgewisseld met operaties in andere delen van het land. Maurits en Willem Lodewijk, die gezamenlijk het bevel over het Staatse leger voeren, volgen een vast strategisch concept. Ze trachten eerst het rivierfront (IJssel, Waal/Maas) veilig te stellen. Het geëigende middel hiervoor is de verovering van de aan de rivieren gelegen vestingen die nog in Spaanse handen waren (Doesburg, Zutphen, Deventer, Nijmegen, Grave). Daarnaast richten zij zich op het bemachtigen van de vestingen die op de natuurlijke toegangen tot het door de rivieren beschermde gebied liggen. Wegens hun ligging in de nabijheid van de grenzen van de Republiek worden deze vestingen ook wel aangeduid als frontiersteden (Zie Kaart 1). Hoe meer frontiersteden zij in handen krijgen, des te gemakkelijker kunnen zij de Spanjaarden van het rivierfront verwijderd houden. Het offensief van Maurits en Willem Lodewijk komt in 1590 goed op gang. De strijd tegen Spanje krijgt dan tevens het karakter van een geregelde oorlog. Eind jaren tachtig hadden de opstandige gewesten namelijk besloten om de militaire samenwerking door te trekken naar het politieke vlak en over te gaan tot de vorming van een statenbond, de Republiek der Verenigde Nederlanden.
Na de dood van Maurits in 1625 maakt zijn halfbroer Frederik Hendrik het in 1590 begonnen karwei af. Hij maakt furore door de verovering van enkele grote vestingen, zoals 's-Hertogenbosch, Maastricht en Breda. In 1648 komt er tenslotte vrede en erkent Spanje definitief de zelfstandigheid van de Republiek. Het accent in de defensie-

inspanning verschuift daarna van het land naar de zee, waar Engeland de suprematie opeist. De Republiek bouwt in korte tijd een grote oorlogsvloot op en plaatst de defensie te land op de achtergrond. Het leger wordt ingekrompen en de vestingen worden onvoldoende onderhouden. In de jaren zestig van de zeventiende eeuw ontstaat er te land een nieuwe dreiging. Dan komt in Frankrijk Lodewijk XIV, de Zonnekoning, aan de macht. Deze wil zijn natie de hegemonie in West-Europa bezorgen. De Republiek verzet zich tegen dit streven, omdat dit het machtsevenwicht verstoort. Zij weet met behulp van de diplomatie de Franse ambities in te dammen. Lodewijk sluit vervolgens een geheim pact met Engeland en de Duitse staten Munster en Keulen en valt in 1672, het Rampjaar, de Republiek binnen.

Het noorden heeft dan vooral te lijden van de legers van Bernard van Galen, bisschop van Munster. Deze was in september 1665 ook al een keer in Noord-Oost-Nederland doorgedrongen. Bij die gelegenheid had hij vergeefs geprobeerd om bij verrassing Bourtange in te nemen. Hij moest daarna snel terugtrekken en het jaar daarop vrede sluiten met de Republiek. In het Rampjaar weet hij opnieuw in het noordoosten door te dringen. Als voorzorgsmaatregel had de bevelhebber van de Nederlandse troepen in Groningen, generaal Carl von Rabenhaupt, in het Bourtanger moeras enkele dijken laten aanleggen en het riviertje de Ruiten A laten afdammen, dit alles om de barrièrewerking van het moeras te vergroten. De bisschop neemt in juli 1672 Coevorden in en eist Bourtange op, maar na een heftig artillerieduel geeft hij de poging om dit fort in te nemen op. Zoals bekend, houdt ook de vesting Groningen in 1672 stand. De Munstersen kunnen daarna hun posities in het noorden niet langer vasthouden en moeten zich terugtrekken. Coevorden wordt aan het eind van dat jaar heroverd. In 1673 komt de grote ommezwaai in de strijd. Hierdoor moeten ook de Fransen het Staatse grondgebied ontruimen. De oorlog wordt buiten de grenzen voortgezet en eindigt in 1678 met de Vrede van Nijmegen.

In de Republiek wordt dan een begin gemaakt met de modernisering van een aantal vestingen in de grensgebieden. In het noordoosten gebeurt aanvankelijk niets, hoewel hier zeker heel wat te doen valt. Uit het verslag uit 1681 van een inspectiereis van stadhouder en opperbevelhebber prins Willem III van Oranje blijkt dat de versterkte steunpunten alhier lang zijn verwaarloosd en het moeras is uitgedroogd, waardoor er vele doorgangen zijn ontstaan. De lokale bevelhebbers hadden de bewoners namelijk toegestaan om watergangen te graven. Dezen wilden het moeras droger maken voor de turfwinning en de boekweitcultuur. Zelfs rond Bourtange en Coevorden was het land drooggemaakt en opgehoogd tot tuinen en zaailand, waarmee de natuurlijke sterkte van deze vestingen ten dele verloren was gegaan. Verder hadden de bewoners de dijken die het water in de moerassen moesten houden, op verschillende plaatsen doorgegraven. Om de moerassen weer hun defensieve kracht terug te geven moet volgens het rapport de oude toestand worden hersteld. Dat geldt ook voor de directe omgeving van Bourtange en Coevorden. In een rapport uit diezelfde periode van Johan van Alberdingh, een militair ingenieur (vestingbouwkundige) in dienst van het gewest Friesland, wordt ongeveer hetzelfde geconstateerd. Hij pleit onder andere voor de aanleg van leidijken, die het moeras over zijn volle lengte - dus van Nieuwerschans tot aan de IJssel - voldoende vochtig moeten houden. In 1687 wordt in Den Haag het besluit genomen om deze dijken, een systeem van meer dan 200 kilometer lang, inderdaad aan te leggen. De uitvoering komt in handen te liggen van militairen.

In deze zelfde periode is ook de vesting Coevorden aan een grondige opknapbeurt toe. De vraag hoe de nieuwe vestingwerken eruit moeten gaan zien, vormt onderdeel van een in 1680 ontstane polemiek tussen ingenieur Louis Paen, een man van de oude stempel, en Menno van Coehoorn. Deze Friese militair dient op dat moment als infanterieofficier in het Staatse leger, maar had zich van jongs af aan verdiept in de versterkingskunst. Kernpunt in de discussie is de vraag: hoe kan je een vesting zo versterken dat de verdediger hieruit bij een belegering steeds optimaal profijt kan trekken en de aanvaller, wat hij ook onderneemt, zich nergens goed kan handhaven. In 1685 komt Coehoorn in zijn boek Nieuwe vestingbouw op een natte of lage horizont met een nieuw vestingbouwkundig stelsel. De nieuwe bevestiging van Coevorden laat voorlopig nog op zich wachten. Pas rond 1700 wordt het werk hier aangepakt. Dat gebeurt volgens een ontwerp van Coehoorn, waarbij de oorspronkelijke symmetrie blijft gehandhaafd. De vestingwerken dragen in alle opzichten de kenmerken van het door Coehoorn ontwikkelde systeem, dat als het Nieuw-Nederlands Stelsel de geschiedenis ingaat.
We zijn hiermee in een periode beland waarin, onder leiding van Coehoorn, op grote schaal wordt gewerkt aan de modernisering van de vestingen in de grensgebieden van de Republiek. Deze vestingen, voor een groot deel de oude frontiersteden, worden de steunpunten in de verdedigingslinies die met elkaar het grondgebied van de Republiek gaan beveiligen tegen aanvallen van over de landgrenzen. Enkele linies, met name in het noordoosten tussen Nieuwerschans, Coevorden en het Zwarte Water, bestonden al. Andere, zoals langs de IJssel, in Noord-Brabant en in Zeeuws-Vlaanderen, moeten er nog komen. Coehoorn zet daar het nodige voor op stapel. De meeste linies bestaan uit een keten van ondoordringbaar gebied en onder water te zetten terreindelen (Zie Kaart 2).

In de achttiende eeuw droogt het Bourtanger moeras verder uit. Dat wordt onder meer veroorzaakt door de afvloeiing van water naar streken waar het hoogveen als gevolg van de turfwinning verdwenen is. Bourtange zelf, dat in de loop der jaren meer en meer burgers binnen zijn wallen heeft gekregen en door deze bewoning als vesting mag worden betiteld, wordt rond het midden van de achttiende eeuw nog aanzienlijk verbeterd. De smalle landtong van weleer was inmiddels uitgegroeid tot een brede terreinstrook. Rond 1800 blijkt het zelfs nodig om ten oosten van de vesting, pal op de Duitse grens en haaks op dit verbrede acces, een retranchement aan te leggen. Dit bestaat uit een wal met enkele uitspringende werken.
Onder het Koninkrijk der Nederlanden, dat in 1815 ontstaat en waarvan aanvankelijk ook het huidige België deel uitmaakt, krijgt de versterking van het oostelijke frontier, dat wil zeggen de lijn Nieuweschans-Arnhem, nauwelijks aandacht. De kans op een aanval uit het oosten is verwaarloosbaar klein. Bovendien wordt er hard gewerkt aan de bouw van een omvangrijke verdedigingsgordel in het zuiden. Deze moet het jonge koninkrijk beschermen tegen een nieuwe aanval door Frankrijk. Als in 1839 de afscheiding van België definitief een feit is, gaat de aandacht eerst uit naar de verdere uitbouw van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die het westen des lands moet beschermen. De oude linie door het Bourtanger moeras heeft dan sterk aan kracht ingeboet. Rond het midden van de negentiende eeuw komt het idee op om het vestingstelsel te vereenvoudigen en de kern van de verdediging in het westen te leggen. Het stelsel van linies langs de grenzen heeft daarmee zijn langste tijd gehad. De Vestingwet van 1874 wordt de nieuwe blauwdruk voor de

landsverdediging. In de decennia die daaraan voorafgaan, worden in het noorden, oosten en zuiden steeds meer vestingen en linies opgeheven. Voor het noordoosten gebeurt dit al in 1851. Daarmee verliezen ook Bourtange en Coevorden hun vestingstatus. De laatste steunpunten in het noordoosten vallen weg met de opheffing in 1874 van de vestingen Groningen en Delfzijl.

Geraadpleegde bronnen en literatuur :

Nationaal Archief Den Haag (NA), 1.01.19: Archief Raad van State, inv. no. 1781: verbaal inspectietocht prins Willem III, in de frontieren van Groningen en Drenthe, mei 1681;
NA, 4.OMM: Memories der Genie, nr. E 1d: verbaal van Johan van Alberdingh van zijn inspectie van de moeren ven Rouveen tot Langakkerschans, Leeuwarden 22 februari 1683 stilo loci.

J. van Hoof, Langs wal en bastion. Hoogtepunten uit de Nederlandse vestingbouw (Utrecht, 1991);
G. Overdiep, De Groninger schansenkrijg. De strategie van graaf Willem Lodewijk. Drenthe als strijdtoneel 1589-1594 (Groningen, 1970);
F.W.J. Scholten, Militair-topografische kaarten en stadsplattegronden van Nederland 1579-1795 (diss. Utrecht; Alphen aan den Rijn, 1989).

* Dit artikel vormt de uitgewerkte tekst van de lezing die op 7 juni 2003 is uitgesproken op het symposium van de Drentse Historische Vereniging te Coevorden.

BOEKBESPREKING
door Theo Postma

OPERATIE NOACH
De hulpverlening door de Koninklijke Marine en de Watersnoodramp van 1953
Adri P. van Vliet en Willem J.J. Geneste

Uitgegeven door het Instituut voor Maritieme Historie; ISBN 90 71957 36 5; € 10,00
Bestellingen IMH, postbus 20702, 2500ES Den Haag; 070 316 28 53;



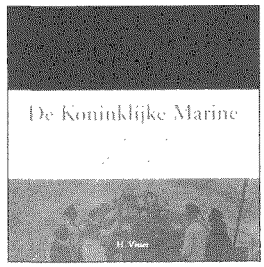
Als blijk van waardering voor de hulpverleners van de KM bij de Watersnoodramp, 50 jaar geleden, zijn hun prestaties in dit boek vastgelegd.
Een totaalbeeld van de Ramp wordt geschetst maar de hulpverlening wordt voornamelijk uit KM-oogpunt belicht. (De andere krijgsmachtdelen en buitenlandse (militaire) hulp worden minimaal behandeld.) Daardoor zal het boek vooral marinemensen en de door hen geredde personen aanspreken.
Voor hen ligt een keurig verzorgd boek (120 blzn, harde kaft) waarin interviews met betrokkenen en anecdotes het vlot geschreven verhaal nog meer verlevendigen.

Tot een van de mariniers, die in het water stond, zei Hare Majesteit: "De dijk gaat dicht", waarop de marinier droog reageerde met "dat zal wel". Majesteit wende zich tot Oudraat met de vraag: "Heb ik het niet goed gezegd", waarop Oudraat antwoorde: "Jawel Majesteit, maar tegen de verkeerde vent".

In het hoofdstuk "Evaluatie" worden ook de minpunten van de hulpactie behandeld zoals het gebrek aan coördinatie en de miscommunicatie. Het boek sluit af met de gevolgen van de Ramp, zowel de negatieve (verliezen) als de positieve (Deltawerken).

BOEKBESPREKING

door Andries Westendorp



DE KONINKLIJKE MARINE,

foto's en feiten, 1922-1964

door H.Visser

Uitg. Aprilis, Zaltbommel, 2003, 96 p., ill.
ISBN 90-5994-009-1,prijs: € 18,50

Op 24 oktober werd het Marinemuseum uitgebreid met nieuwe permanente expositie over de periode 1945-1968. Daarbij zijn alle moderne audio-visuele technieken "uit de kast getrokken" Tegelijkertijd werd bovenstaand boek gepresenteerd.
In 1991 verscheen 'De Koninklijke Marine in oude ansichten', een deeltje uit de bekende reeks van de Europese Bibliotheek te Zaltbommel. In dat boekje worden schepen en walinrichtingen toegelicht welke vanaf de zeventiger jaren van de 19e eeuw tot 1925 deel uitmaakten van onze vloot. Het boek 'De Koninklijke Marine, foto's en feiten, 1922-1964', dat thans onderwerp van bespreking is, sluit hier prima op aan en wel om twee redenen:
* de gekozen opzet (foto's - voor het grootste deel repro's van ansichtkaarten - met begeleidende tekst)
* de aansluitende periode.

De schepen uit het boek zijn een goede weergave van de verschillende scheepstypen waaruit de vloot destijds opgebouwd was. We zien achtereenvolgens de vooroorlogse schepen, de Engelse en Amerikaanse aanwinsten uit de 2e Wereldoorlog en daarna en tot slot de fraaie kruisers en jagers die in eigen land ontworpen en gebouwd zijn. De reeks schepen wordt afgesloten met de 3-cylinder onderzeeboten en Hr Ms "Poolster", ons eerste moderne bevoorradingsschip.
Tot slot, het is niet duidelijk waarom de auteur de periode met 1964 afsluit. Misschien een opstap naar een volgend deel?

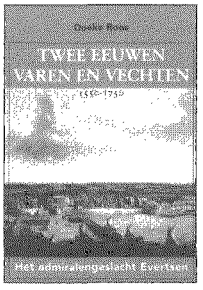
BOEKBESPREKING

door Max van der Hoog

TWEE EEUWEN VAREN EN VECHTEN,

1550-1750

Het admiraalengeslacht Evertsen



De Evertsens waren tijd- en stadsgenoten van Michiel Adriaanszoon de Ruyter. In de geschiedschrijving zijn bij hem in de schaduw komen te staan.Dr. Doeke Roos, die bijna alle zeeën bevoer, trad in 1962 in dienst van het Rijksloodswezen tot 1987. Het boek is zijn dissertatie, dat in eigen beheer fraai en rijk geïllustreerd is uitgegeven dankzij voornamelijk Zeeuwse sponsors. Zijn uitgebreid onderzoek legt de geschillen tussen Holland en Zeeland bloot. Ook toen waren de benoemingen tot vlootvoogd vaak politieke benoemingen. Het is de verdienste van de koning stadhouder dit bijzondere geslacht van admiralen naar waarde te schatten. Interessant is dat de meesten zich als kaperkapitein in het zeegevecht bekwaamden. Kortom een boek onmisbaar voor hen, die geïnteresseerd zijn in de zeventiende eeuw, de vrede van Munster, de Engelse oorlogen en het stadhouderloze tijdperk.

495 pag's, gebonden met stofomslag, ISBN 90-90161779X. Uitgave in eigen beheer, te bestellen tel: 0118 467869, prijs € 27,50 incl verzendkosten.

WIJZIGINGEN OP DE LEDENLIJST

Wil Zaagman jr.

Met leedwezen deelt het bestuur mee dat zijn overleden de heren:
N. Berghuijs, Françoise de Lanoystraat 12, 4116 ET Buren,
A. Soplanit, Kadoelerbos 52, 2715 RZ Zoetermeer en
J. Verhagen, Fuchsiastraat 19, 6982 DE Doesburg.

De navolgende overige wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie:
Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
R.A. Muylaert, Burg. Schönfeldplein 31F2, 9671 CA Winschoten, tel. (0597) 43 13 51,
e-mail ram.muylaert@wxs.nl, (a4, a5, c3, c6);
W. de Natris, Gooioord 72, 1103 CE Amsterdam, tel. (020) 698 22 81,
e-mail wim.de.natris@planet.nl (alles, maar m.n. Nederland in het interbellum);
mw. J. Neuman, Warring 23, 8502 BA Joure, e-mail j.neuman@freeler.nl, (algemeen);
drs. A.C. Tjepkema, St. Bernardusstraat 21, 4741 RP Hoeven, tel. (0165) 50 26 08,
e-mail ac.tjepkema@planet.nl (algemeen).

Wijzigingen in (post-) adresgegevens:
H.A.Th. Carp, Paules Potterlaan 2a, 3941 CP Doorn (met mijn excuses aan de heer Carp!);
prof. dr. B.D. de Jong, Torenstraat 50, 9982 AZ Uithuizermeeden, tel. (0595) 41 54 55;
drs. M.L. van der Star, Buitenkant 15, 8256 CA Biddinghuizen, tel. (0321) 32 66 06.

Opgezegd per 01-01-2004:
drs. G.D. Cornelissen de Beer, Loolaan 41/53, 7314 AD Apeldoorn,
H.M. Franssen, Daendelsstraat 37, 2595 XT 's-Gravenhage,
Th. Niemeijer, Fokke Simonszstraat 98-II, 1017 TK Amsterdam,
K.F. Scholten, Spreengerlaan 21, 6703 GA Wageningen en
J.F. van den Wijngaard, Pauwweijdt 10, 1851 EN Heiloo.

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 voormalige overzeese gebiedsdelen (niet KNIL)	
a7	Vredesoperaties	B.E. Stuit, Postbus 191, 3500 AD Utrecht, 06-20896904
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	E.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 2004 DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

11 januari
14 maart
9 mei
20 juni

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