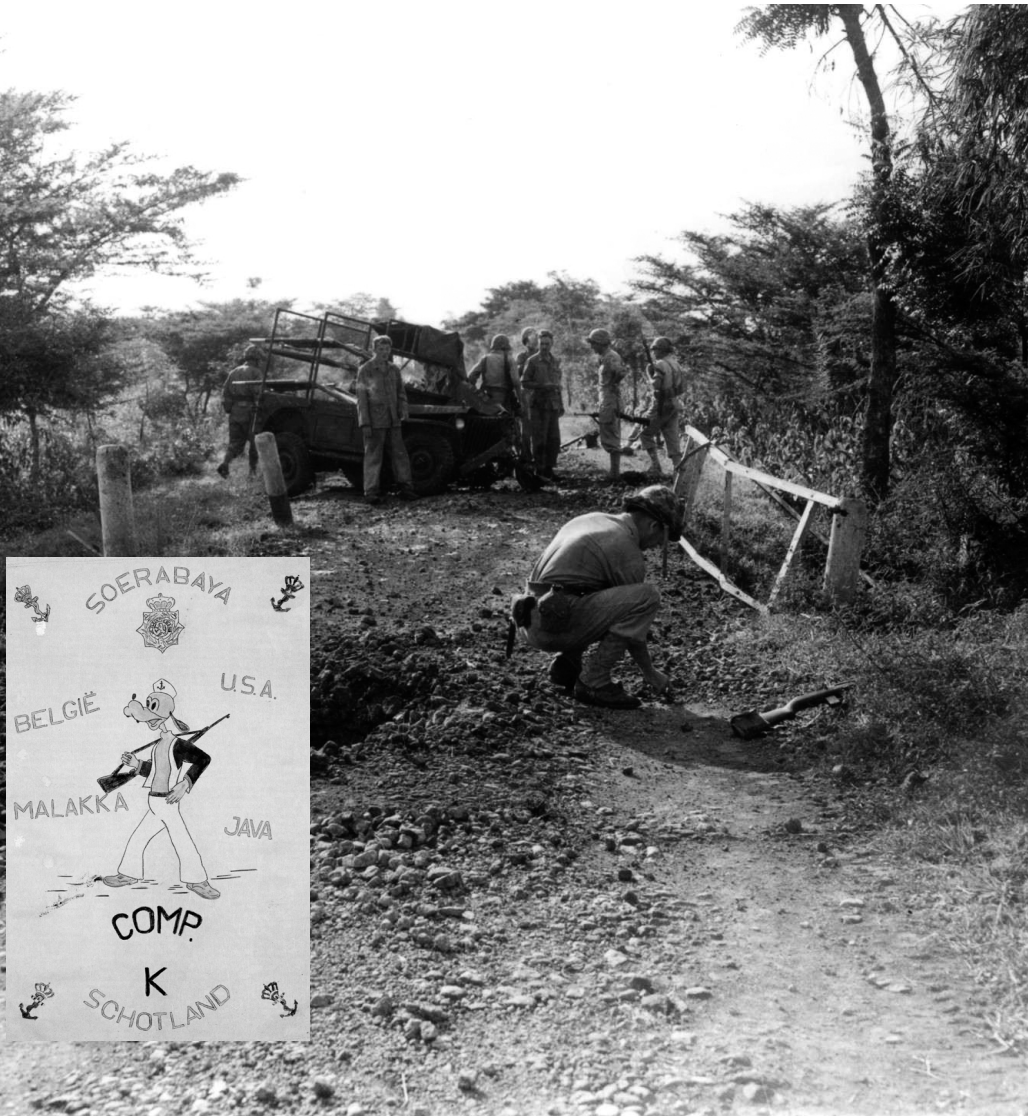
Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie





39e Jaargang nummer 1 - januari/maart 2005

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.

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
Redacteur:	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:
Gesterande ambulance
en twee vlaggen uit het omslagartikel

Colofon

LIDMAATSCHAP:
Kosten: € 27,50/jaar (buitenland: € 35,-/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:
Redactie

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

INTERNETSITE:
www.marsethistoria.nl

Inhoud

Rob Escher
Omslagartikel: Afdelingsvlaggen bij de marinebrigade 1945 - 1949 deel 2 . . . . . *2*

IM Carel Albert heshusius *13*

Oproep via ontvangen e-mail *13*

P.I.M. Evers
Militariade *14*

dr. P.C. Boer
Joint-optreden van de geallieerde (combined)
lucht- en marinestrijdkrachten op 26 en 27 feb. 1942 . . . . . *21*

Bob Cats
Voor u gelezen: "Achteraf kakelen de kippen" *34*

Jan Nuis
Voor u gelezen: Op weerstand gebouwd *35*

Teo van Middelkoop
Linies en stellingen en Het strategisch plan van generaal Winkelman, 1940 . . . . . *36*

Theo Postma
Op bezoek bij ... Karel Nicolas *46*

Kees Schulten
Voor u gelezen: Oorlog, mijn arme schapen *47*

Dr. G.T. Haneveld
De Seenot Rettungsdienst 1940-'45 in Nederland *49*

Theo Postma
Voor u gelezen: Levende herinnering *55*

Wil Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst *56*

OMSLAGARTIKEL

(Dit jaar zullen die artikelen gewiijd zijn aan het onderwerp vlaggen. U kunt bijdragen verwachten van de Sectie Luchtmacht Historie, het Legermuseum en ons lid, de heer Willem Plink. Als eerste komt het vervolg op de 'mariniersvlaggen')

Rob Escher

AFDELINGSVLAGGEN BIJ DE MARINIERSBRIGADE 1945 - 1949

deel 2

4.1 Twee vlaggen van dezelfde eenheid

Twee vlaggen van de compagnie K van het 3e infanteriebataljon - na de reorganisatie per 1 januari 1948 compagnie V van het 4e bataljon - zijn door het Mariniersmuseum verworven zonder enige informatie over maker en gebruik. Ook tijdens de onderzoeksperiode konden geen oud-mariniers, destijds gediend hebbende bij de compagnie K resp. V, worden gevonden die de vlaggen ooit hadden gezien en er dus informatie over konden verstrekken. Alle wetenswaardigheden over deze compagniesvlaggen zijn gebaseerd op informatie van oud-mariniers, die bij deze Cie hebben gediend, en op ervaringen van de schrijver die van januari 1948 tot juni 1949 bij het 4e bataljon was ingedeeld.



Vlag van Compagnie K

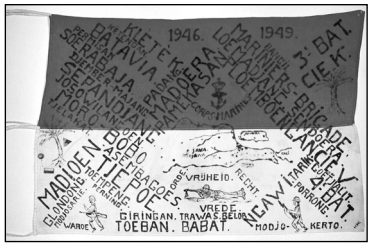
De eerste vlag valt op door de afbeelding van een Goofy-achtige figuur. Wellicht liet de maker zich in moeilijke tijden inspireren door deze figuur uit de humoristische strips van Walt Disney, mogelijk vormt de gewapende Goofy ook een verwijzing naar de Amerikaanse opleiding en uitrusting van de Mariniersbrigade.

Zeker is dat de maker een oorlogsvrijwilliger van het eerste uur is geweest. Dit blijkt uit de vermeldingen van België en Schotland, waarheen de rekruten kort na de bevrijding vanuit de provincies Limburg en Noord-Brabant vanaf december 1944 werden gezonden, voordat zij op transport werden gesteld naar de USA. Niet met zekerheid is te melden, wanneer de marinier-kunstenaar van Cie K de vlag heeft vervaardigd. Alleen de plaatsnaam Soerabaja is daarop vermeld, hetgeen erop zou kunnen duiden dat de vlag gemaakt werd óf in de 'rustige' periode op Malakka kort voor het vertrek naar Java óf kort na aankomst in Soerabaja in maart 1946, voordat deze compagnie werd ingezet langs de demarcatielijn buiten deze stad. Daarmee is feitelijk alles gezegd over deze vlag, die door de zoon van de Rotterdamse oud-marinier L Verdonck aan het Mariniersmuseum werd geschonken. Zou zijn vader de maker zijn geweest? Dan heeft hij dit geheim in zijn graf meegenomen.

Ook de zoektocht naar de maker van de rood/witte vlag met de vele daarop vermelde plaatsnamen is zonder resultaat gebleven.

Een kleine indicatie, wie dat is geweest, is terug te vinden in de initialen die hij in de rechter onderhoek van het doek heeft geschreven: H.W. Aangezien reeds in 1964 de bemanningslijsten van de diverse eenheden van de Mariniersbrigade uit de archieven van de Koninklijke Marine als niet meer ter zake doende zijn verwijderd en vernietigd, kon ook aan de hand van deze initialen geen weg naar de mogelijke maker worden gevonden.

De 'vlag' lijkt in feite meer op een 'dagboek van de maker', gezien de vele plaatsnamen op Oost-Java die daarop zijn vermeld. Deze aantekeningen zijn geschreven op een vlag die destijds als de nationale vlag van de Republik Indonesia werd gebruikt. Van oorsprong is die vlag ontstaan uit een Nederlandse vlag, die kort na de Japanse capitulatie werd gehesen op het vroegere Hotel Oranje in Soerabaja door het daarin verblijvende Nederlands-Britse comité, dat daar was geparachuteerd om de vrijlating en terugkeer van geallieerde krijgsgevangenen en van Europese geïnterneerde burgers te regelen. Enkele van de door de jarenlange Japanse propaganda opgehitste Javaanse burgers hebben die Nederlandse vlag neergehaald, de blauwe baan er afgescheurd en het overblijvende dundoek daarna als hun vlag van de Republik Indonesia weer gehesen. Het is waarschijnlijk dat een 'officiële' vlag van de latere Republik Indonesia tijdens een actie is 'buitgemaakt' en als een herinnering meegenomen tijdens de 1e Politionele Actie op het eiland Madoera, waar een overdaad aan republikeinse vlaggen de hoofdplaats Pamekasan versierde. Voor veel mariniers van de Mariniersbrigade was het een bijna vaste gewoonte kleine voorwerpen mee te nemen als herinnering, vooral als het artikelen betrof die betrekking hadden op de 'vijand'.



Het 'dagboek' van Compagie K / Compagnie V

Het 'dagboek' van de maker en dus de oorspronkelijke eigenaar van de vlag geeft een duidelijk beeld van de plaatsen, waar Cie K kortere of langere tijd gelegerd of in bivak is geweest in de periode 1946 - 1949. Hieruit kan vrijwel zeker worden geconcludeerd dat de maker een OVW-er is geweest en uit West-Nederland stamde. Hij is dus net niet naar de USA gezonden, maar heeft behoord tot de mariniers, die omstreeks april/mei 1946 zijn nagezonden uit Nederland om deel uit te gaan maken van de Mariniersbrigade. De vermelding van Batavia op de vlag is hiertoe een sterke aanwijzing, omdat de 'Amerikaanse' mariniers daar niet zijn geweest (behoudens het 1e bataljon in januari en februari 1946). De nagezonden mariniers hebben enige tijd in de hoofdstad van de Nederlandse kolonie Batavia (thans Jakarta) moeten wachten op scheepsruimte voor transport naar Soerabaja, de Nederlandse marinehaven op Oost-Java. Op grond van de vele op de vlag geschreven plaatsnamen en van aanvullende informatie van oud-mariniers die bij Cie 'Karel', later omgedoopt tot Cie 'Victor' (zoals deze eenheid voor de radio- en telefoonverbindingen officieel heette en in de 'volksmond' werd genoemd), is de geschiedenis van dit onderdeel op Oost-Java gereconstrueerd.

4.2 Ook Compagnie K naar de Dunlop Rubber Estate

Tegelijk met de andere eenheden van de Mariniersbrigade werd Compagnie K op 14 september 1945 in Camp Davis bij Norfolk in de Verenigde Staten geformeerd als 2e compagnie van het 3e bataljon. Tot aan het vertrek uit de USA werden de trainingen

daar zo goed mogelijk voorgezet. Op 16 december 1945 vond in de Marinehaven Norfolk de inscheping plaats op het MS *Noordam,* waarna koers werd gezet naar voormalig Nederlands Oost-Indië. Dankzij allerlei geharrewar tussen de Nederlandse marineleiding in Indië en het Britse opperbevel in Batavia kon geen toestemming worden verkregen voor debarkatie in Soerabaja, de vooroorlogse basis van de Koninklijke Marine en tevens legerplaats van het Korps Mariniers. De Britse minister-president, de latere Lord Attlee, had persoonlijk op 19 december 1945 beslist dat de Mariniersbrigade niet in Soerabaja aan land mocht gaan ondanks anders luidende aanbevelingen van het Britse opperbevel. Zelfs op 27 december, tijdens een bezoek van een Nederlandse regeringsdelegatie, volhardde hij nog in dit standpunt, omdat hij meende dat het geschikte moment daartoe nog niet was aangebroken. Desondanks kwam op 28 december toch enige beweging in het Britse standpunt om een bataljon Nederlandse troepen in Batavia aan wal te zetten ter vervanging van detachementen van het Koninklijk Nederlands Indische Leger (KNIL), die voor grote onrust zouden zorgen in Batavia. Aangezien drie schepen met een groot gedeelte van de Mariniersbrigade aan boord reeds in de Nederlands Indische Archipel waren aangekomen, werd een bataljon Mariniers voor deze aflossing van het KNIL aangewezen.
Enige dagen eerder was de *Noordam* ter afwachting van verdere orders naar Port Swettenham gedirigeerd, een havenplaats op het schiereiland Malakka. Op 30 december kwam de Noordam op de rede van Batavia aan en ging de volgende dag het 1e bataljon met enige uitrusting en logistieke middelen aan wal in Tandjong Priok, de haven van Batavia. De resterende troepen aan boord van de Noordam (circa 1200 mariniers) kregen geen toestemming voor debarkatie, waarna zij in Singapore aan land werden gezet voor transport naar het circa 500 km noordelijker gelegen Ladang Geddes in de toenmalige Britse kolonie Malakka op het gelijknamige schiereiland (thans de staat Maleisië). Op het terrein van Dunlop Rubber Estate vonden ook de mariniers van Cie K een weinig comfortabel onderkomen in de vooroorlogse houten gebouwen en stallen, zonder meubilair, zonder elektriciteit en zonder drinkwater. Ervan overtuigd zijnde dat te eniger tijd toch (veel) werk aan de winkel zou zijn op Java, werd op de rubberplantage de tropentraining stevig aangepakt.
Na aankomst in Soerabaja (vermoedelijk in april of mei 1946) werd de vlagmaker kennelijk ingedeeld bij Cie K van het 3e bataljon. Dit bataljon, bestaande uit de compagnieën I, K en L ('Izak', 'Karel' en 'Leuning'), was nog niet op sterkte bij vertrek van de Mariniersbrigade uit de USA. Cie K was toen nog niet volledig bemand. Dankzij de nagezonden mariniers kon voor Cie K hierin worden voorzien, terwijl Cie L slechts op halve kracht kon worden gebracht, maar werd in juli 1946 weer 'gekannibaliseerd' om de andere compagnieën op sterkte te brengen. Het feit dat in het 'dagboek' het jaartal 1949 en de plaatsnamen Babat en Madioen zijn vermeld, doet vermoeden dat de vlagmaker in 1948 heeft bijgetekend of in beroepsdienst is overgegaan, omdat alle OVW-mariniers in de loop van 1948 waren gerepatrieerd (behoudens enkele uitzonderingen, hoofdzakelijk officieren).

4.3 Compagnie K in een zeer onrustige sector

Nadat Cie K op sterkte was gebracht, werd het als onderdeel van het 3e bataljon vanaf mei 1946 tot januari 1947 regelmatig ingezet voor bewakingsdiensten langs de demarcatielijn, die in november 1945 door de Brits-Indische bezettingstroepen werd vastgesteld.

Daarbij moesten zij infiltraties door TRI-eenheden voorkomen (de Tentara Repoeblik Indonesia waren de strijdkrachten van de nog niet de jure erkende Republiek Indonesië). Dat was hard nodig omdat, ondanks een formeel 'staakt-het-vuren' destijds overeengekomen met het Britse militaire gezag in oktober 1945, subversieve elementen onophoudelijk actief waren om onrust en angst in Soerabaja te zaaien. De meeste militairen of wat daarvoor moest doorgaan -later aangeduid als Indonesische vrijheidsstrijders- waren in strijd met de Conventie van Genève niet herkenbaar als militair, maar waren gekleed als gewone tani's (boeren) of als kampongbewoners. Zij waren volgens die Conventie franctireurs, indien zij gewapend ten strijde trokken tegen Nederlandse militairen. Een klein aantal TRI-militairen ging gekleed in Japans uniform met helm.



Gesneuvelde marinier, circa 1946

De namen van de kampongs Waroe, Kletèk, Sepandjang en Moro-Bobo op de vlag bewijzen dat Cie K de sector zuidwestelijk van Soerabaja enige tijd heeft moeten bewaken. Het was een zeer onrustige sector, gekenmerkt door voortdurende infiltraties en veel vijandelijkheden zoals beschietingen en het leggen van mijnen in het Nederlandse gezagsgebied. Teneinde hieraan een einde te maken werd in augustus 1946 een stevige actie ondernomen, waarna de demarcatielijn wat verder van Soerabaja kwam te liggen.

Na vele maanden aan de frontlijn actief te zijn geweest, werden de troepen afgelost voor een rustperiode in de stad Soerabaja. Deze rust was ook maar betrekkelijk, omdat kwetsbare gebouwen en bedrijven (onder andere de Shell raffinaderij) in de stad permanent bewaakt moesten worden in samenwerking met later aangevoerde eenheden van de Koninklijke Landmacht. Intimidatie van de burgerbevolking en beschietingen vanaf het vijandelijk gebied kwamen nog dagelijks voor, waarna in januari 1947 werd besloten tot de 'Porong-actie' naar het circa 30 km verderop gelegen stadje Porong. Vermelding in het 'dagboek' van de kampong Permisan, gelegen aan de oostflank van de demarcatielijn langs de Kali Porong duidt erop dat 'Karel' ook daar een oogje in het zeil heeft gehouden. Die rivier mondde even verderop uit in de Straat Madoera met ter weerszijden uitgestrekte gebieden met visvijvers (tambaks). Een relatief grote uitbreiding van het onder Nederlands gezag staande gebied was het gevolg van deze actie, waardoor in afwisseling met de twee andere bataljons van de brigade nog meer en nog intensiever werk aan de winkel kwam.

Teneinde het normale leven van de burgerbevolking in dit gebied zoveel mogelijk te hinderen, werd van republikeinse zijde het irrigatiesysteem in de delta van Soerabaja ontregeld. Enerzijds werd bevloeiing van sawahs bijna onmogelijk gemaakt door het blokkeren van sluizen voor de watertoevoer uit de naar Soerabaja stromende rivier 'Kali Brantas', terwijl anderzijds grote gebieden werden geïnundeerd door het gedeeltelijk weggraven van dijkjes van irrigatiekanalen.

Teneinde hieraan een einde te maken werd medio maart 1947 besloten tot de 'Actie Modjokerto'. Buiten de stad van die naam lagen de Mliripsluizen, het centrale punt van het irrigatiesysteem van de delta. Aan deze actie werd door het gehele 3e bataljon deelgenomen en dus ook door Cie K. Bovendien werden ondersteunende eenhe-

den, zoals amfibietractoren en het geniebataljon, ingezet. Voor het veilig stellen van de toevoer van drinkwater voor deze vrij grote stad werden de bronnen op de berghelling in de omgeving van het prachtig gelegen Trawas ten zuid-westen van Modjokerto ook in deze actie betrokken. Deze actie werd door de Republik Indonesia als illegaal bestempeld op grond van het 'staakt-het-vuren' als uitvloeisel van het op 25 maart 1947 met de republikeinse regering overeengekomen Linggadjati-akkoord. Dit heeft ertoe geleid dat Modjokerto en omgeving militair gezien onder Nederlands bevel kwamen te staan, terwijl het burgerlijke bestuur in republikeinse handen bleef. Dit werd de 'Proeftuin van Linggadjati' genoemd, doch het werd in feite een tuin met veel onkruid, beheerd door twee vijandig tegenover elkaar staande partijen. Cie K was daar enige tijd een deel van één partij blijkens de vermelding van de kampong Pernig dicht bij Modjokerto.



Inundaties, circa 1947

4.4 Compagnie K en 'Operatie Product'

Ondanks alle goede bedoelingen lukte het de Nederlandse regering in Den Haag niet tot overeenstemming te komen met de de facto erkende regering van de Republik Indonesia in Djokjakarta die de jure nog een rebellenregering was. Uiteindelijk besloot 'Den Haag' het Nederlandse gezag weer te vestigen in een groot deel van het onder republikeins bewind staande gebied en werd opdracht gegeven tot de op 21 juli 1947 gestarte politionele actie, die de naam 'Product' meekreeg. Het 1e en het 2e bataljon van de Mariniersbrigade landden op het oostelijke deel van de noordkust van Oost-Java bij Pasir Poetih (wit strand) en bij Banjoewangi aan de oostkust van Java tegenover het eiland Bali, terwijl het 3e bataljon tot taak kreeg vanuit Porong naar het zuiden richting Malang op te trekken. Aangezien troepen van de Republik Indonesia een half jaar lang de gelegenheid hadden gekregen versterkingen en barricaden aan te leggen in het gebied aan de overzijde van de Kali Porong, werd de eerste dag van die actie een moeizame operatie. Meer dan twinitig gewonde mariniers en twee gesneuvelden moesten worden afgevoerd. De doelstelling van die eerste dag werd daardoor niet bereikt. Door 'Karel' werd bivak gemaakt in de omgeving van Pandakan om de volgende dag ten dele te voet op te trekken naar Bangil, een stadje gelegen aan de verbindingsweg van Soerabaja naar de Oosthoek van Java, waarin de beide andere bataljons van de Mariniersbrigade met het grootste deel van de beschikbare ondersteunende eenheden zich in vier dagen uitspreidden. Volgens plan trokken Cie I en Cie L de tweede dag verder via Poerwasan (thans Purworejo), waar de weg zich splitste in een weg naar het zuidelijker in een bergachtig gebied gelegen Malang en naar het noordoostelijker gelegen Pasoeroean, een belangrijke havenstad aan de Straat Madoera. Over transportmateriaal beschikte het 3e bataljon nauwelijks en daarom moest noodgedwongen gebruik worden gemaakt van de tot de brigade behorende amfibietractoren. Deze logge voertuigen, ontworpen voor transport van manschappen en materieel tussen voor de kust liggende schepen en het strand, waren slecht opgewassen tegen het rijden over grote afstanden op verharde wegen, waardoor de rupsbanden veelvuldig gerepareerd moesten worden. Dientengevolge bleef 'Izak' achter in Poerwasan, terwijl 'Leuning' zich te voet en per rupsen verplaatste naar Lawang, een voorlopige

tussenstop op de weg naar Malang. De dag daarop reden de amfibietractoren weer terug naar Poerwasan om daarna met 'Izak' verder te trekken naar Pasoeroean. Bij aankomst bleek op die stad het principe van de verschroeide aarde te zijn toegepast. De toegang tot de Oosthoek was echter tot stand gebracht, terwijl de drie bataljons met ondersteunende eenheden vervolgens werden ingezet om de gebieden rondom de genoemde steden ook daadwerkelijk onder controle te krijgen. Via de genoemde plaatsen werd binnen een week een gebied ongeveer zo groot als Nederland onder gezag van het Gouvernement in Batavia gebracht.
Kort voor het door de Veiligheidsraad afgedwongen einde van de Politionele Actie namen op 4 augustus 1947 een peloton van Cie I en een peloton van Cie K plus vier amfibietractoren vanaf een Landing Ship Tank (LST) deel aan een landing op het eiland Madoera, halverwege de zuidkust dichtbij de kampong Darmat Tjamplong, waar zich een belangrijke brug op de weg naar Pamekasan bevond. Via de kustweg moest in oostelijke richting opgerukt worden. Vanwege verscheidene moeilijk demonteerbare vliegtuigbommen in het wegdek als overmaatse landmijnen verliep deze tocht niet zo voorspoedig en moest de eerste nacht onderweg worden gebivakkeerd op een smalle kuststrook met de vier amtracs rondom als verdedigingswal. De volgende dag werd de opmars naar Pamekasan, de hoofdstad van Madoera, voortgezet. Door mijnen in de weg, explosieven in bomen en geweervuur van scherpschutters was de vooruitgang gering. Desondanks werd na het passeren van een ondermijnde brug vóór het invallen van de duisternis de stad bereikt, met daarin een spoorwegemplacement met veel rollend materieel. Omdat deze actie niet tot het oorspronkelijk bezettingsplan van de Oosthoek van Java behoorde en inderhaast op touw was gezet, mocht dankzij een tegenorder Pamekasan toen nog niet worden binnengetrokken maar wel de dag daarna. In de stad werd bivak gekozen rondom de aloon-aloon (groot rechthoekig grasveld in een stad met middenin een grote 'heilige' waringinboom). Intussen waren militairen van de Koninklijke Landmacht met primitieve middelen vanaf Grisee de daar smalle Straat Madoera overgestoken naar het meest westelijk punt van het eiland om deel te nemen aan de bezetting daarvan.
De in Pamekasan gelegerde mariniers werden enige dagen later aangevallen door een grote groep met aangepunte bamboestokken bewapende islamieten als een soort zelfmoordactie tegen de - in hun ogen - christenhonden. Vele tientallen van deze fanatieke religieuze strijders hebben hun heilige oorlog rondom de aloon-aloon met de dood moeten bekopen. Na deze smartelijke nederlaag werd op het bevrijde deel van Madoera geen tegenstand meer op grond van het geloof ondervonden.
In die dagen rukte Cie L samen met een bataljon van de Koninklijke Landmacht verder op naar Malang. Vanwege een opgeblazen brug, landmijnen, veel omgehakte bomen op de weg en een vinnige tegenstand werd dit vroeger idyllische oord pas op de tweede dag bereikt. Twee dagen later werd Cie L, gesteund door vier tanks en een viertal amfibietractoren, gedirigeerd naar het op circa 800 m hoogte in de bergen gelegen Batoe, tot maart 1942 een heerlijk woonoord voor senioren en voor vakantie.
Van vakantie was in die tijd echter geen sprake. De militairen, zowel mariniers als landmachters, waren in die tijd 7 dagen per week en 24 per dag in dienst van de 'baas'. En indien dat nog niet voldoende was, bestond er altijd nog de mogelijkheid van overwerken. Anderzijds had de militair reglementair recht op 2 dagen verlof na een maand onafgebroken dienstvervulling. Inclusief twee dagen reistijd heen en terug naar en van Soerabaja zou dat 15% meer

troepen vereisen en die waren er niet. Dus werd het verlof meestal een illusie, maar daarover werd nauwelijks 'gekankerd'. Wat was er immers in Soerabaja zonder je maten te vinden?

4.5 Een guerrillastrijd tegen alles wat Nederlands was

In het enorme gebied dat na de Politionele Actie formeel onder Nederlands gezag was gekomen, kon nauwelijks sprake zijn van een degelijke militaire aanwezigheid. Dit had tot gevolg dat op een veelheid van locaties kleine posten werden ingericht, bijvoorbeeld bij belangrijke bruggen over grotere en kleinere rivieren (kali's), bij plaatsen met een spoorwegemplacement en in gebouwen van grote bedrijven, waarin de cultuurproducten van het land werden verwerkt. Stafeenheden van de drie bataljons werden ondergebracht in enkele grote plaatsen. De militaire aanwezigheid in de gebieden, waarin de Mariniersbrigade meer dan een jaar actief was geweest, werd opgedragen aan eenheden dienstplichtigen van de Koninklijke Landmacht die in toenemende mate naar Nederlands Oost-Indië werden gezonden.



Mortiersectie waadt door irrigatiekanaal, 1947

De 'bevrijding' van een groot deel van Oost-Java betekende nog niet dat daarmee de situatie van vóór de oorlog tegen Japan weer terugkeerde. Om politieke redenen van de regering in Den Haag mocht een groot deel van Midden-Java, waarin de kern van de de facto bestaande Republik Indonesia zich bevond met als hoofdstad Djocjakarta, niet worden bevrijd. Hiervan was het gevolg dat het verzet tegen de Nederlandse aanwezigheid kon worden gereorganiseerd. Het Republikeinse leger infiltreerde massaal met als opdracht een guerrilla te voeren tegen alles wat Nederlands was inclusief het vernietigen van de cultuurbedrijven en de infrastructuur van het land. Tot deze vernietigingsdrang behoorde in steeds toenemende mate ook het doden van personen en vooral bestuursambtenaren, die tot de Indonesische bevolking behoorden en desondanks bereid waren mee te werken met de Nederlanders. Het noodzakelijke gevolg hiervan was dat snel moest worden ingespeeld op berichten over mogelijke concentraties van subversieve elementen om daden van terreur te voorkomen. Hierbij kan wel worden aangetekend dat er ook 'rustige' gebieden waren, waar de plaatselijke en regionale bevolking tevreden leek met het herstel van een situatie zoals die voor de Japanse bezettingstijd vele jaren had bestaan. Maar deze gebieden trokken ook de aandacht van de tegenpartij en er werd gepoogd blijvende onrust en angst tot stand te brengen. Hoe dan ook, alle beschikbare mariniers van alle onderdelen van de Mariniersbrigade moesten daartoe worden ingezet, vaak op snel wisselende plaatsen. Uiteraard gold dat ook voor 'Karel', hetgeen de vlagmaker in zijn 'dagboek' optekende door de vermelding van de plaatsnamen Djember en Asembagoes. Deze situatie duurde tot in december 1947.

4.6 Compagnie K wordt compagnie V

De inkrimping van de Mariniersbrigade waarbij twee infanteriebataljons overbleven en alle zware ondersteunende eenheden werden opgeheven, had ook gevolgen voor compagnie K. Het 3e bataljon werd het 4e bataljon en compagnie K ('Karel') heette met ingang van 1 januari 1948 compagnie V, in de 'volksmond' en later ook officieel in rapporten: 'Victor'. Deze naam werd ge-

bruikt om 'V' bij de radio- en telefoonverbindingen duidelijk te laten overkomen. Aan elk van beide bataljons werd overigens wel een pionierspeloton (Pipel), een peloton pantserafweergeschut (Pagpel) en een medisch peloton (Medpel) toegevoegd.
Reeds medio januari 1948 werd het 4e Inbat - bestaande uit de compagnieën 'Utrecht', 'Victor' en 'Willem' - ingezet voor de bezetting van het westelijk deel van de Oosthoek van Java. Voor vestiging van het hoofdkwartier was de stad Loemadjang uitgekozen, terwijl een groot gebied daaromheen vanaf de noordkust aan de Straat Madoera tot aan de zuidkust aan de Indische Oceaan hieronder ressorteerde. Uiteraard werd ook 'Victor' hierbij ingezet, hetgeen blijkt uit de plaatsen Padang, Ketengan, Goetjalit en Belor vermeld in het 'dagboek'. Regelmatig moesten acties worden ondernomen tegen guerrillastrijders, die tot opdracht hadden de kampongbevolkingen te terroriseren. Als gevolg van een in april 1948 gesloten overeenkomst met de de facto erkende Republik Indonesia werden de zich in dat gebied bevindende RI-militairen officieel naar republikeins gebied afgevoerd. Echter, enkele weken later werden dezelfde als 'tani's' (landarbeiders) geklede guerrilla's weer in allerlei plaatsen aangetroffen. Zij hadden de opdracht onrust en angst te stichten en de bevolking geld en voedsel af te persen. Veelvuldig op patrouille gaan werd weer een bittere noodzaak met tussendoor acties in groter verband. Om met verlof naar Soerabaja te gaan, was er nauwelijks tijd en dus bleef de 'recreatie' beperkt tot voorstellingen van de rondtrekkende bioscoopploeg en een uitstapje naar de Zandzee, de krater van de miljoenen jaren geleden ontplofte vulkaan, de Bromo, op een hoogte van circa 2200 meter. Voor sommige 'Victorianen' bestond af en toe de mogelijkheid een kijkje te gaan nemen bij het 'ravijn', een door het pionierspeloton met veel dynamiet gemaakte doorgang door een kali, waar de brug dankzij de verschroeide-aarde-politiek van de RI was opgeblazen. Of kon een wijde blik worden geworpen op de immense Indische Oceaan vanaf een idyllisch ogend strand aan de zuidkust van Oost-Java.

4.7 Dag en nacht doormodderen

Het 4e bataljon heeft in dat gebied tot medio juni 1948 zijn beste beentje voorgezet, waarna het werd teruggetrokken naar Soerabaja. Daar moesten bewakingstaken worden verricht en werden bepaalde eenheden, indien nodig, aangewezen om steun te verlenen bij acties in de Oosthoek. Nieuwe reorganisaties lagen in het verschiet, want per 1 januari 1949 zou de Mariniersbrigade toch echt worden opgeheven. Dit werd mede een noodzaak, omdat nog vrij veel mariniers behoorden tot de groep oorlogsvrijwilligers die na vier jaren dienst reeds lang aan de beurt waren om naar huis terug te mogen keren. De onderhandelingen met de Republik Indonesia voor het verlenen c.q. verkrijgen van onafhankelijkheid verliepen niet zo vlot en dus werd weer de mogelijkheid opengehouden van een volgende politionele actie. Deze toestand werd dermate serieus, dat zelfs een groep mariniers, waarvan in september 1948 de persoonlijke spullen (barang) reeds aan boord van een troepentransportschip waren gebracht, het thuisvaren enige tijd mochten vergeten. Het 'uitkleden' van het 4e bataljon en daarmee ook van 'Victor' ging echter gewoon door, totdat begin december de order kwam dat de Mariniersbrigade zich moest klaarmaken voor een grote actie. Met wonder en geweld werd alles weer op peil gebracht, voorzover dat nog mogelijk was met gesleten of zelfs versleten materiaal. De fysieke gesteldheid van de mariniers moest gauw weer op peil worden gebracht door geforceerde oefeningen. En op 16 december 1948 gingen het 'versterkte en opgewerkte' 4e bataljon, compagnie X van het 5e bataljon, twee Sherman-tanks, een paar bulldozers alsme-

de een afdeling verkenningswagens van de Koninklijke Landmacht aan boord van drie landingsschepen (LST's) voor een landing op de noordkust van westelijk Oost-Java. Overvol met drie keer meer mariniers aan boord dan er 'kooien' waren om te slapen, werd 's avonds op die dag de haven van Soerabaja uitgevaren. De volgende dag omstreeks 16.00 uur werden de ankers uitgeworpen voor de kust in de buurt van Glondong, ongeveer hetzelfde gebied waar ook de Japanse invasie van Oost-Java in maart 1942 plaatsvond, met de bedoeling de volgende morgen voor dag en dauw daar aan land te worden gezet. Na enige tijd werden de ankers weer gelicht en werd omgeroepen dat de landing een dag was uitgesteld om politieke redenen. Die dag werd varend op de Javazee doorgebracht. Aangezien niet was gerekend op een extra dag aan boord, was er ook geen voeding ingeladen en moest de eerste dag van de noodrantsoenen worden aangesproken. Afwisselend op, in en onder de voertuigen op het bovendek en in de 144 op ieder landingsschip beschikbare kooien werd gewacht op de dingen die zouden komen. Nare bijkomstigheid was dat de natte moesson volgens de klok van de natuur al in november was begonnen en de regen soms 'met bakken' op de schepen werd uitgestort. In de namiddag van 18 december 1948 werden de ankers uitgeworpen, wederom op een zodanige plaats dat de toppen van de palmbomen op de kust duidelijk zichtbaar waren.

Het verrassingselement was daarmee een volledige illusie, nadat waarnemers van de Republik Indonesia reeds hadden geconstateerd dat de Nederlandse troepen in gereedheid werden gebracht voor een opmars. De volgende morgen, 19 december 1948 kort na het middernachtelijk uur, begon de 2e Politionele Actie en werd een separaat aangevoerd landingsdetachement met behulp van een viertal gerevalideerde amfibietractoren aan land gebracht, kort daarna gevolgd door compagnie X. Intussen twee bulldozers een natte landing hadden gemaakt met als opdracht het 'schuiven' van een dam vanaf het strand naar een meegesleepte ponton konden de drie landingsschepen in volgorde afmeren voor het laten landen van de versterkte infanteriecompagnieën 'Xerxes',

'Utrecht', 'Victor' en 'Willem'. Het was niet toegestaan dat de landingsschepen met de kiel de grond zouden raken - boze tongen beweerden dat de verf op de kiel niet beschadigd mocht worden - en veel tijd verloren ging met het droog op het strand brengen van de in totaal 220 voertuigen van de al enigszins kreupele Mariniersbrigade. Vanaf het krieken van de dag werden de compagnieën U en V met bijbehorend materieel uit de eerste twee landingsschepen moeizaam aan wal gebracht. Pas om 15.00 uur was Cie W op de derde LST aan de beurt om gelost te worden. De marsorders voor de vier compagnieën bevatten de opdracht om die dag via verschillend wegen Tjepoe, het centrum van de oliebronnen van Shell, te bereiken en vervolgens door te stoten naar Madioen en daarna naar andere meer oostelijk van die stad gelegen delen van Oost-Java. Hiermee zou aansluiting worden verkregen met de reeds onder Nederlands gezag staande gebieden, van waaruit de KL in westelijke richting zou optrekken.

Op grond van voorheen ontvangen informatie zouden grote concentraties van troepen van de Republik zich in de grote plaatsen bevinden. Dit was aanleiding voor de algemene strategie om die plaatsen zo veel mogelijk te mijden en de colonnes via 'B-wegen' te laten oprukken. Dit had tot gevolg dat tientallen kilometers door djatibossen moesten worden afgelegd over wegen, waarin vele tankvallen (in 1942 door het KNIL gegraven om de Japanse strijdmacht tegen te houden) nog aanwezig waren. Die boswegen waren tijdens de Japanse bezetting slecht onderhouden en waren dankzij

de hoosbuien van de natte moesson reeds na het passeren van de kop van een colonne in modderpaden veranderd. Bovendien waren stukken weg opzettelijk weggegraven in opdracht van de TNI (Tentara Nasional Indonesia, Indonesisch Leger), waar met omgehakte bomen een 'knuppelweg' moest werden aangelegd. Teneinde de ellende compleet te maken bleken verscheidene van de bruggen over de talrijke kleine kali's in dat gebied te zijn opgeblazen. Als geniemateriaal had het pionierspeloton van iedere compagnie 40 brugdekdelen plus 200 draadnagels (vijf bij vijf geteld en niet één spijker te veel!) meegekregen. Deze planken moesten na ieder doortocht door of overtocht van een kali worden opgeraapt en meegenomen om te worden gebruikt bij een volgende hindernis! Van rijden kon dus nauwelijks sprake zijn en bleef lopen meestal als enige mogelijkheid van verplaatsing over. Dagen achtereen, dag en nacht, werd het letterlijk doormodderen om manschappen en voertuigen na drie dagen in Tjepoe te krijgen. Deze stad was inmiddels één vlammenzee dankzij de olie die de TNI uit de opslagtanks had laten stromen via greppels langs de wegen die als een open riolering dienden. De belangrijke verkeersbrug aldaar was echter nauwelijks beschadigd in handen gevallen. Oververmoeid kwamen de mariniers daar aan en werd besloten tot een rustperiode, terwijl gewacht moest worden op ravitaillering via de lucht, vooral van benzine voor de voertuigen.

Op de dag van de landing was het reeds duidelijk dat het voor compagnie 'Willem' een heilloze weg zou zijn direct dezelfde route te volgen. Teneinde vertraging van de actie die nog te verwachten was zo veel mogelijk te beperken, werd besloten deze compagnie 'rechtsomkeert' te laten maken. De in westelijke richting opgestelde 76 voertuigen moesten op de vrij smalle strandweg gekeerd worden, waarna 'Willem' op pad kon gaan. Vanwege invallende duisternis om 18.00 uur werd reeds na 7 km bivak gemaakt op de weg dichtbij Toeban, een stadje waar een grote vijandelijke legermacht was gerapporteerd. De volgende morgen vertrok de colonne via een redelijk begaanbare weg en zonder aanmerkelijke vijandelijke weerstand naar Babat, een belangrijk verkeersknooppunt tussen Oost- en Midden-Java. Na aankomst op 21 december 1948 om circa 16.00 uur, na de grote spoorbrug en de verkeersbrug over de kali Solo alsmede het stationsemplacement veilig te hebben gesteld, werd daar bivak gemaakt in afwachting van eenheden van het 5e bataljon, die enige dagen later (vertraagd) in Glondong zouden worden geland en oorspronkelijk tot taak hadden dat gebied te bezetten. Twee dagen later vertrok 'Willem' in omgekeerde richting via Toeban naar de landingsplaats bij Glondong, waar geravitailleerd werd en direct daarna werd de tocht naar Tjepoe voortgezet. Aan de colonne werd toegevoegd een inmiddels geland detachement van Shell, voorzien van zwaar materiaal op burgervrachtwagens. Deze tocht voerde ook door het djatibos over een reeds kapot gereden weg, waarin een noodbrug inmiddels door een bandjir (een vloedgolf ten gevolge van een hevige tropische regenbui) was weggespoeld. Een onophoudelijke martelweg van twee volle dagen zonder rustmogelijkheid en zonder normale voeding was het gevolg. Het opperbevel in Batavia wenste geen verdere vertraging van de aan de Mariniersbrigade opgedragen taak te aanvaarden en eiste dat onverwijld naar Madioen zou worden opgerukt. Aangezien uit luchtverkenning was gebleken dat grote bruggen in de weg daarheen waren opgeblazen, bleef voor de compagnieën 'Utrecht', 'Victor' en 'Willem' na enkele kilometers vervoer per as slechts de mogelijkheid open te voet verder te gaan. Op de avond van 24 december 1948 bleek bij Ngawi, gelegen aan de overkant van de Kali Madioen, de brug te zijn opgeblazen en werd de nacht daar

doorgebracht.
De volgende morgen werd de rivier door 'Victor' als eerste met prauwen overgestoken, waarna Ngawi na hevig mortiervuur werd bezet en gezuiverd van vijanden. Direct voortgaan met uitgeputte mariniers èn met een tekort aan munitie en voedsel werd niet verantwoord geacht. Op de middag van 25 december 1948 werd een kerstviering door de geestelijke verzorgers georganiseerd. Via luchtverkenning van een Catalina vliegboot van de Marine Luchtvaartdienst was bericht ontvangen, dat Madioen inmiddels door KNIL-eenheden vanaf Solo in Midden-Java was bezet, waarna werd besloten een rustdag in te lassen.



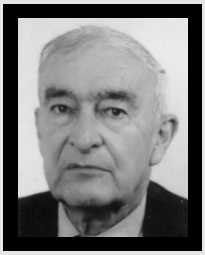
Mariniers trekken te voet verder, eind 1948

Dit werd door het opperbevel in Batavia niet aanvaard en er werd opdracht gegeven onverwijld verder te trekken. Voedsel en munitie zouden onderweg worden afgeworpen.

Direct daarna werd aan de opdracht 'desnoods te voet' door het hele 4e bataljon, exclusief de transporteenheden die in Tjepoe waren achtergebleven, verder uitvoering gegeven.
Na een moordende voettocht van in totaal 70 km via enkele kali-beddingen en met volledige bepakking, wapens (waaronder mortieren), munitie en tussendoor gevechten werd op 27 december het vliegveld bij Maospati bezet en de stad Madioen bereikt, acht dagen na de landing, vijf dagen later dan in de marsorder was vermeld. Na een korte rustperiode vertrok het bataljon uit Madioen naar andere locaties, waar zes maanden onder moeilijke omstandigheden het Nederlandse gezag moest worden gehandhaafd. Compagnie U en V kregen een groot gebied tussen Tjepoe en Babat toegewezen, terwijl compagnie W in Tjepoe en wijde omgeving werd gelegerd. Deze situatie bleef grotendeels bestaan, totdat de Mariniersbrigade werkelijk werd opgeheven per 1 juli 1949. Vanaf die datum bleef slechts een amfibisch bataljon over, in feite niet meer dan een versterkt infanteriebataljon.

4.8 Marinier laat vlag met geschiedenis achter
Het 'dagboek' van onze onbekende marinier is na de vermelding van de plaats Madioen niet meer aangevuld. Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat hij een betrekkelijk korte tijd daarna geen deel meer uitmaakte van compagnie 'Victor'. Misschien is hij als zovele mariniers gewond geraakt of alleen maar ziek geworden en naar het Marinehospitaal in Soerabaja afgevoerd. Na vier jaren dienst onder 'niet al te gemakkelijke' omstandigheden mocht hij daarna gaan thuisvaren om te proberen zijn boterham in de burgermaatschappij te verdienen.
In ieder geval heeft hij een vlag met een geschiedenis achtergelaten! In deze vlag ligt ook een vorm van herdenking opgesloten. In de nogal onrustige periode vanaf maart 1946 tot en met juli 1949, waarin veel werd 'afgezien', hebben verscheidene mariniers van deze compagnie hun laatste rustplaats gekregen op het ereveld van Kembang Koening (Gele Bloem), de begraafplaats van Soerabaja.

IN MEMORIAM



Carel Albert Heshusius
1916 - 2005

Met respect en dankbaarheid herdenken wij onze oud-voorzitter Carel Heshusius die op 22 januari j.l. overleden is in de leeftijd van ruim 88 jaar.
Van zijn ervaring als militair gezagsdrager en van zijn grote kennis over het KNIL heeft onze vereniging vele jaren mogen profiteren. Zo werd hij in 1973 bestuurslid en was tevens lid van de redactiewerkcommissie. In september 1977 werd hij ondervoorzitter, terwijl hij in februari 1979 de taak van voorzitter op zich nam. Deze functie vervulde hij met verve tot oktober 1984. Daarna bleef hij binnen onze vereniging actief als afdelingscorrespondent KNIL en was daarmee een vraagbaak voor velen. Over het KNIL, zijn KNIL, gaf hij lezingen en publiceerde hij een groot aantal artikelen. Befaamd was zijn bewerking van 'Het dagboek van Luitenant Donck', dat in 'Mars' in 47 afleveringen (van '77-'94) gepubliceerd werd. De wijze waarop hij het dagboek van commentaar voorzag, toonde overduidelijk zijn gedetailleerde kennis van zowel het KNIL als van land en volk van Indië. Ook verschenen van zijn hand vele boekbesprekingen.
Door het inwerken van ons lid Tristan Broos tot mede-correspondent KNIL - hij noemde hem 'mijn kroonprins' - gaf hij blijk dat hij naast zijn kijk op het verleden ook oog had voor de toekomst; hij stelde hiermee bronnen en kennis van de geschiedenis van het KNIL veilig.
Carel, bedankt voor al datgene waarmee je onze vereniging verrijkt hebt.

A.G.Westendorp,
Voorzitter

OPROEP VIA ONTVANGEN E-MAIL

Geachte mijnheer Postma,

Dank alvast voor uw moeite om te kijken of er nog nummers, die we missen, te verkrijgen zijn. Het zou mooi zijn indien we het blad vanaf jaargang 1 compleet kunnen maken. Helaas tot 1987 is Mars et Historia geheel incompleet, maar wie weet, misschien dat u ons kunt helpen.
Ons adres:
KTOMM Bronbeek, t.a.v. de bibliotheek - Velperweg 147, 6824 MB Arnhem.

Met vriendelijke groet,
Willy Adriaans
Bibliotheek Museum Bronbeek

Lezers kunnen reageren bij de redactie M&H

P.I.M.Evers

MILITARIADE

Tentoonstellingen en activiteiten
(in 2005, tenzij anders vermeld. I.v.m. openingstijden zijn de telefoonnummers vermeld):

Marinemuseum, Hoofdgracht 3, 1781 AA Den Helder, Tel:0223-657534
www.marinemuseum.nl
Van…tot : 30 oktober 2004 tot 27 februari 2005
Inhoud : **Reitsma's passie:** *een keuze uit de maritieme schilderijencollectie van Gerard Reitsma*

Mariniersmuseum, Wijnhaven 7-13, 3011 WH Rotterdam, Tel:010-412 96 00
www.mariniersmuseum.nl
Algemeen :
Maritiem Digitaal (www.maritiemdigitaal.nl) is een gezamenlijke database van de belangrijke maritieme musea in Nederland, waarin gegevens kunnen worden opgezocht over voorwerpen en literatuur die zich in deze musea bevinden. Niet alle musea hebben hun collectie volledig beschreven waardoor het kan zijn u toch niet kunt vinden wat u zoekt. U kunt dan altijd contact opnemen met de betreffende musea.

Van…tot : zaterdagavond 26 februari van 20.00 tot 02.00
Inhoud : **Rotterdamse Museumnacht in het teken van de Missie Irak**
De kans voor iedere museumnachtbezoeker om aan den lijve te ondervinden wat het is om op bezoek te zijn bij de mariniers in Irak. Natuurlijk via de wachtpost, uiteraard pas na gedegen controle en het maken van duimafdrukken ter identificatie. Missie Irak plaatst u in het decor van Camp Smithy: van briefingroom t/m slaapvertrek inclusief een compleet Irakees theehuis!



Van…tot : vanaf 4 maart
Inhoud : **Hollandse Helden**
Hernieuwde en vooral vernieuwende aandacht voor de Hollandse *zee*Helden van de afgelopen 400 jaar. Op basis van museale portretten en met behulp van grafische technieken, geeft kunstenaar Nick Oudshoorn onze helden een nieuw gezicht met een knipoog naar het verleden en naar het beeld dat in ons aller collectieve geheugen is opgeslagen.



Van…tot : zondag 13 maart
Inhoud : **Mijn Opa was een … 4e nationale militair-historische fotodag**
Als u foto's thuis heeft liggen van Opa, een oom of ander familielid in uniform,

vraagt u zich wellicht af: “wat deed opa nu precies in dat mooie uniform”..? De militair-historische fotodag biedt u de gelegenheid deze ‘militaire’ foto’s te laten determineren door specialisten. U kunt hiervoor terecht op zes verschillende locaties op zondag 13 maart van 12.00 tot 17.00 uur. Elk van de zes militair-historische musea heeft voor deze gelegenheid een panel van deskundigen samengesteld. Behalve bij het Mariniersmuseum, kunt u ook terecht bij het Legermuseum in Delft (landmacht); bij het Marechausseemuseum in Buren (Marechaussee); bij het Marinemuseum in Den Helder (Marine); bij het Militaire Luchtvaart Museum in Soesterberg (voor Militaire Luchtvaart en Marineluchtvaartdienst) en bij Museum Bronbeek in Arnhem (voor Nederlands-Indië en in het bijzonder het KNIL = Koninklijk Nederlands-Indisch Leger).



Van…tot : 9 en 10 april
Inhoud : **Museumweekend**
Het thema van dit weekend is De Kunst van het Bewaren.
Ook het Mariniersmuseum kijkt dit weekeinde naar de verschillende facetten van bewaren en behouden.

Rondom 5 mei
Zal ruimschoots worden stilgestaan bij het feit dat onze bevrijding deze dag exact 60 jaar geleden plaatsvond, daarnaast besteedt het mariniersmuseum uitvoerig aandacht aan de ‘Meidagen van 1940’ met onder meer een vaartocht en speciale wandelroutes met vertellers.

Legermuseum, Korte Geer, 2611 CA Delft, Tel:015-2150500, www.legermuseum.nl
Van…tot : 6, 20 en 27 februari
Inhoud : **Zondagmiddag in het Legermuseum**
1568-1648 De Tachtigjarige Oorlog; opstand en belegeringen.
Musketiers van de Prins laten hun uitrusting zien en bieden een kijkje in het leven van toen.

Van…tot : Woensdag 23 februari t/m woensdag 2 maart
Inhoud : **Voorjaarsvakantie**
Iedere dag activiteiten in het teken van de Gouden Eeuw.
Dinsdag en donderdag gehele dag workshops. Op maandag, woensdag en Vrijdag rondleidingen en demonstraties van piekeniers, voorleeshoeken en Toneelstukjes. Iedere dag filmprogramma. Toegangskaartje museum.
Kosten workshops € 2,50; andere vakantieaktiviteiten gratis.

Van…tot : 6, 20 en (Eerste Paasdag) 27 maart
Inhoud : **Zondagmiddag in het Legermuseum**
Ook deze maand wordt er speciale aandacht besteed aan de Eerste Wereldoorlog.
Op zondagmiddag vertellen soldaten van vroeger over deze roerige tijd.

Van…tot : Zondag 13 maart, 12.00 tot 17.00 uur: Mijn Opa was een….
Inhoud : *Tijdens deze dag kunnen bezoekers (familie)foto's, waarop militairen en/ofmilitair materieel zijn afgebeeld, door deskundigen in alle militair-historische musea in Nederland laten onderzoeken.* ***Telefonisch reserveren.***

Van…tot : **Boekenweek:** 9,12,16 en 19 maart
Inhoud : *Speciale activiteiten met verhalen en schrijvers van boeken over onze geschiedenis door de eeuwen heen. Tevens kan men in de bibliotheek en mediatheek unieke drukken zien uit het archief van het Legermuseum*

Van…tot : **Stereofotografie:** zondag 20 maart, 14.00 uur
Inhoud : *De verzamelaar en specialist op het gebied van stereofoto's Wim van Keulen geeft een lezing over stereofotografie met driedimensionale projectie. In de lezing geeft hij uitleg over het fenomeen stereofotografie, waarbij ook de Eerste Wereldoorlog aan bod komt. Na afloop is er een bezoek aan de tentoonstelling Verre van Vredig, alwaar in de stereotunnel indringende beelden van het oorlogsfront te zien zijn. Bij grote belangstelling wordt de lezing in de loop van de middag nog een keer herhaald.* ***Telefonisch reserveren.***

Nieuwe Armamentaria
Het jaarboek Legermuseum is weer uit met een keur aan artikelen, voornamelijk uit WO1 en natuurlijk de schitterende uitklapplaat met tekeningen van Frans Smits sr., deze keer met thema: van veldmaarschalk tot geestelijk verzorger



Militaire Luchtvaart Museum, Kamp van Zeist 2-4, 3769 DL Soesterberg, Tel:0346-35 38 15, www.militaireluchtvaartmuseum.nl
Van…tot : 6 februari tot en met 20 februari
Inhoud : **Hollandse Heli Helden**
1e week dagelijks voorstelling om 13.00, 14.00 en 15.00 uur
2e week woensdag en zondag voorstelling om 13.00, 14.00 en 15.00 uur
Tijdens de theatervoorstelling van Pandemonia Science Theater nemen Adjudant Moers en Sergeant Vroom u mee naar de zomer van 1977. Zij zijn werkzaam bij de Search and Rescue (SAR) en maken zich gereed om met hun helikopter, een Alouette III, een reddingsactie uit te voeren boven de golven van de Noordzee.

Van…tot : 28 maart (Tweede Paasdag)
Inhoud : **Hollandse Heli Helden**
Zie het programma van 6 tot en met 20 februari.

Van…tot : Zaterdag 9 en zondag 10 april
Inhoud : **Nationaal Museumweekend**
Thema: De kunst van het bewaren.

Airborne Museum 'Hartenstein', Utrechtseweg 232, 6862 AZ Oosterbeek, Tel:026-3337710, www.airbornemuseum.com

Van…tot : 18 maart : Aanvang 19.30 uur.
Inhoud : **Lezing achterkleinzoon Generaal-majoor Sosabowski**
De achterkleinzoon van Generaal-Majoor Sosabowski houdt een lezing over de rol van de 1st Polish Independent Parachute Brigade tijdens en na de oorlog. Deze lezing wordt georganiseerd in samenwerking met de KMA in Breda. Locatie Concertzaal, Oosterbeek. Men kan zich onder vermelding van telefoonnummer of e-mailadres opgeven bij het museum.

Van…tot : 9 en 10 april
Inhoud : **Nationaal Museumweekend**
Thema: De Kunst van het bewaren

Van…tot : 9 april tot 31 oktober
Inhoud : **Expositie "Operatie "Amherst"**
Operatie Amherst, de laatste militaire luchtlandingsoperatie, Drenthe, april 1945

Van…tot : 15 tot 29 mei
Inhoud : **Battlefield tour Market Garden**
Onder leiding van gidsen wordt een vijfdaags bezoek gebracht aan de slagvelden in Normandië. Kosten € 495. Informatie en opgave via het Airborne Museum.

Museum Bronbeek, Velperweg 147, 6824 MM Arnhem, Tel:026- 333 77 10
www.bronbeek.nl
Van…tot : Voorjaar 2005
Inhoud : Activiteiten

- *1e, 3e en 5e zondag van de maand Gamelanbespelingen*
- *Tot en met 10 april 2005 Soerabaja 1900-1950- fototentoonstelling*
- *20 februari 2005: Terus! Of: "Het Indische gaat door"- Lezing*
- *27 februari 2005: "Heren van de Thee"- Lezing*
- *13 maart 2005: Mijn Opa was een…- Inloopmiddag oude foto's*
- *20 maart 2005: Pangeran Dipo Negoro: zijn rol in de Java-oorlog - Lezing*
- *3 april 2005: Soerabaja 1900-1950 - filmpresentatie*
- *9 en 10 april 2005: Nationaal Museumweekend- Thema "De Kunst van het bewaren"*
- *17 april 2005: Bevrijding? Het einde van WO II in Indie en de Bersiap - Lezing*

Persbericht Comité Herdenking Birma-Siam Spoorweg

Het Comité Herdenking Birma-Siam Spoorweg maakt bekend dat op de herdenkingsdag, 20 augustus, 2005 op het Landgoed Bronbeek te Arnhem een herinneringsmuur zal worden onthuld, waarop alle namen komen te staan van diegenen die TIJDENS de bouw van deze Spoorweg om het leven zijn gekomen. Omdat het niet voorkomen van een naam op deze herdenkingsmuur een gevoelige en pijnlijke zaak is, roept het Comité diegenen op die een familielid TIJDENS de bouw daar hebben verloren, te reageren bij de secretaris: Mw A.J. Mulling, Beekstraat 11, 6883 GJ VeIp,
Tel: 026-3639450 (na 18.00 uur); **E-mail**: **amulling@tiscali.nl**

Paleis Het Loo Nationaal Museum; Koninklijk Park 1, 7315 JA Apeldoorn; 055-5772400, www.paleishetloo.nl

AFFUIT PRINS BERNHARD NAAR PALEIS HET LOO



De affuit die gebruikt werd tijdens de uitvaart van Prins Bernhard vormt het middelpunt van de tentoonstelling "Het Vaderlandt Ghetrouwe: Oranje in de jaren 1940-1945", die van 16 april tot en met 3 juli 2005 op Paleis Het Loo te zien is. Ter gelegenheid van de 60ste herdenking van de bevrijding van Nederland besteedt het museum aandacht aan de rol van verschillende leden van ons koningshuis tijdens de Tweede Wereldoorlog.

KONINKLIJKE VOORJAARSBLOEMEN,
een kleurrijke wandeling in de tuinen van Paleis Het Loo
Ter gelegenheid van het 25-jarig regeringsjubileum van Koningin Beatrix heeft Paleis Het Loo van 1 april tot en 31 mei 2005 in de tuinen een route langs koninklijke voorjaarsbloemen uitgezet. Speciaal voor dit jubileum zijn vele verschillende bollen opgeplant die in relatie staan tot het Koninklijk Huis.

TENTOONSTELLING HONDERD JAAR HUISORDE OP PALEIS HET LOO
Van 19 maart tot en met 16 mei 2005 is in Paleis Het Loo de tentoonstelling 'Voor Ons en Ons Huis: Honderd jaar Huisorde van Oranje, 1905-2005' te zien. Op 19 maart is het honderd jaar geleden dat koningin Wilhelmina de Huisorde van Oranje stichtte ter beloning van mensen die verdienstelijk waren geweest voor het Koninklijk Huis. Met deze nieuwe orde kon de vorstin naar eigen believen en zonder tussenkomst van het parlement decoreren.



Eredamekruis, 1907. (Foto Paleis Het Loo)

De tentoonstelling Voor Ons en Ons Huis is te bezichtigen op de begane grond van de Oostvleugel van het Paleis (geopend vanaf 13.00 uur). Op de bovenverdieping van deze vleugel is tevens de vaste opstelling van het Museum van de Kanselarij te bezichtigen.

Documentatiegroep '40-'45, Den Haag, Tel: 0182-309644
webmaster@documentatiegroep40-45.nl
De evenementen van de Documentatiegroep in 2004 zijn :
Van…tot : 5 maart 2005
Inhoud : **Militaria- en Documentatiebeurs** *in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen*
Van…tot : 11 juni 2005
Inhoud : **Militaria- en Documentatiebeurs** *in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen*
Van…tot : 10 september 2005
Inhoud : **Militaria- en Documentatiebeurs** *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.

Infanteriemuseum, Otterloseweg 5; 6732 BR Harskamp, Tel: 0318-454492
Geschiedenis van de regimenten Chasse, Menno van Coehoorn, Johan Willem Friso, Oranje Gelderland and Wielrijders.

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 nog in beperkte mate te koop in het museum.

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

Andries Westendorp
VAREN IN DE LIJN VAN ORANJE - ORANJELIJN 1937-1970



door Arjen Klein
ISBN 90 5994 041 5, € 39.00, 376 p., Uitgeverij Aprilis
De inzet van onze koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog was de grootste bijdrage van Nederland aan de geallieerde zaak; destijds sprak men wel van ons vierde krijgsmachtdeel. Gelukkig verschijnt er de laatste tijd wat meer literatuur over deze belangrijke episode. Voor onze vereniging is van dit boek

maar een hoofdstuk relevant, nl ´De Maatschappij Zeetransport NV gedurende de Tweede Wereldoorlog´ Bizonder interessant is dat de auteur kon putten uit nooit eerder gepubliceerde dagboeken, waarin o.a. het weigeren van de vaarplicht naar voren komt.

dr. S.J. de Groot

MODERNITEIT, MODERNISME EN MASSACULTUUR IN NEDERLAND 1914-1940



Vijftiende jaarboek van het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie
Redactie Madelon de Keizer en Sophie Tates;
Walburg Pers, Zutphen 2004. 399 blz. Geillustreerd;
ISBN 90.5730.328.0; prijs € 29,95
Het boek is het resultaat van het onderzoek, over de invloed van WOI op Nederland, door een achttiental stagiair(e)s, allen studenten van verschillende disciplines aan verschillende Nederlandse universiteiten. De onderwerpen, die mij zeer aanstonden, staan wat verder weg van de normaal in Mars besproken boeken, maar men verwachte geen eenvoudig leesbare kost.

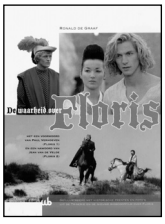
Willem Plink

HET WAPEN DER INFANTERIE

Het is in eerste instantie bedoeld voor cadetten der infanterie op de KMA en leerlingen bestemd voor de infanterie op de KMS.
Na een algemene inleiding over de Nederlandse Infanterie en de vaandels, worden vervolgens de geschiedenis en tradities van de afzonderlijke regimenten beschreven, met inbegrip van de opgeheven regimenten. Voorts wordt aandacht besteed aan de Wapentraditieraad Infanterie, de Infanterist van Verdienste, de Wapenoudste en het Infanteriemuseum.
Het fraaie, ook voor niet-infanteristen goed leesbare, boek is niet in de handel verkrijgbaar en heeft geen ISBN nummer. Het is te verkrijgen voor € 12,50 (exclusief verzendkosten) op het Infanteriemuseum in de Harskamp

Theo Postma

DE WAARHEID OVER FLORIS



door Ronald de Graaf
88 geill. pgn's; ISBN 90 5194 273 7; € 18,50
Om uw kleinkind (of uzelf) kennis te laten maken met een meer historisch verantwoorde wereld van Floris dan die van televisie of film. Met zijn boeken over oorlog in de Middeleeuwen en de Tachtigjarige Oorlog heeft de Graaf al bewezen goed thuis te zijn in deze materie; met zijn didactische gave als leraar weet hij zijn kennis aan het (jeugdig) publiek goed over te brengen

Stone & Stone, Second World War books, **http://stonebooks.com/archives/050109.shtml**



Bij de Stone & Stone Editor's Choice Awards for non-fiction books about World War II published in 2004 staat de Engelse vertaling vermeld van 'De slag om de residentie van onze correspondent WO2, Eppo Brongers.
Brongers, E.H. ; The Battle for The Hague, 1940; Soesterberg: Aspekt, 2004
Translated from the Dutch, this arrived here unexpectedly and proved to be one of the most pleasant surprises of the year.

Oproep

Nieuws voor 'Militariade', zoals gegevens over tentoonstellingen, s.v.p. vóór 01-05-2004 schriftelijk sturen naar de redactiemedewerker: drs. P.I.M. Evers, Kamperfoeliehof 6, 3852 GE Ermelo. Bij voorbaat dank!

dr. P.C. Boer

JOINT-OPTREDEN VAN DE GEALLIEERDE (COMBINED) LUCHT- EN MARINESTRIJDKRACHTEN OP 26 EN 27 FEBRUARI 1942

De luchtsteun voor Doorman voorafgaand aan en tijdens de slag in de Javazee

deel 2

© dr. P.C. Boer

De Japanse invasievloot in het oosten teruggevonden

Een in de ochtend van Madioen uitgestuurde patrouille van twee B-17's vond ook een groep oorlogsschepen en bombardeerde om 10.20 door een paar kleine openingen in de dikke bewolking. Dat deze schepen niet tot het geallieerde eskader behoorden, werd snel duidelijk. Na het bombardement achtervolgden drie *Navy O*-jachtvliegtuigen de B-17's, maar door de bewolking lukte het de Japanse marinevliegers niet om de bommenwerpers te onderscheppen. Uit Japanse bronnen blijkt dat de kruiser *Jintsu* en begeleidende torpedobootjagers het doel vormden [41].

De Japanse jachtvliegers vielen vervolgens om ongeveer 11.00 uur een verkennende *Catalina,* de *P-10* van *Patrol Wing 10* uit Soerabaja aan. De vliegers van een vanuit Balikpapan opererend deel van de *Tainan Kokutai* van de Japanse marineluchtmacht meenden het toestel te hebben neergeschoten. De *Catalina* ontsnapte echter in de bewolking en keerde beschadigd terug naar Soerabaja. Het konvooi met de transportschepen werd noch door de B-17's, noch door laatstbedoelde *Catalina* gevonden [42]. Om 13.40 uur meldde de bemanning van de *Catalina P-5* van *Patrol Wing 10* op 65 mijl ten noordnoordwesten van Bawean een vijandelijke vloot te hebben waargenomen. Gemeld werden twintig transportschepen en een onbekend aantal torpedobootjagers [43]. Dit *RecGroup*-toestel werd niet onderschept. Het was op 27 februari 1942 erg slecht weer en de *Tainan Kokutai* had grote moeite om een jagerdekking boven de invasievloot te handhaven. Drie jagers van de jachtgroep die om 12.30 uur van Balikpapan waren gestart, raakten zelfs vermist. De vliegers waren overvallen door slecht weer maar konden noodlandingen maken, zo bleek achteraf. Vanaf omstreeks 13.30 uur was er geen jagerbescherming meer boven de Japanse invasievloot [44].

De *Catalina Y-45* van GVT 18 van de MLD (commandant LTZ 2 H. Dorré) startte in de ochtend om ongeveer 09.30 uur voor een verkenning ten behoeve van de *Combined*

Striking Force van Marinevliegkamp Tandjong Priok (Batavia). Te Soerabaja waren geen inzetbare vliegboten meer beschikbaar, behalve de *Y-67*. De bemanning van deze vliegboot stond echter stand-by op Marinevliegkamp Morokrembangan (Soerabaja) voor eventualiteiten zoals benodigde *Air-Sea-Rescue*. De *Y-45* vloog langs de kust van Java naar het oosten en nam rond 11.00 uur ter hoogte van Toeban op een oostelijke koers het geallieerde eskader waar. Bij Bawean werd conform de verkenningsopdracht gezocht naar onderzeeboten, maar er werd niets gevonden. Het weer was intussen sterk verslechterd en de vliegboot vloog op lage hoogte door regenbuien. Toen het toestel net uit de buien was, werd op 20 mijl ten westen van Bawean door de bemanning een vijandelijke vloot ontdekt. Dit voer een zuidelijke koers en bestond (voor zover men kon waarnemen) uit 25 transportschepen, twee kruisers, zes torpedobootjagers en waarschijnlijk nog enkele kleinere oorlogsschepen.

Terwijl de bemanning de vloot inventariseerde en de positie bepaalde, lanceerde een Japanse kruiser een katapultvliegtuig dat naar de *Catalina* uitklom voor het doen van een aanval. De commandant van de *Y-45* liet uitklimmen naar een wolkenbank die op ongeveer 3.000 meter boven Bawean hing en gaf vandaar, gelet op het spoedeisende karakter en om vertragingen in het doorgeven van het bericht te voorkomen, om 13.50 uur in "open schrift" een verkenningsbericht door over de zogenaamde CZM-golf voor vliegtuigen [45]. Die frequentie werd ook door oorlogsschepen uitgeluisterd en bovendien werden berichten op de golf die te Soerabaja werden ontvangen, opnieuw (en bij herhaling) uitgezonden over de CZM-golf voor schepen.

RecGroup beschikte alleen over een radiostation (afkomstig uit een Amerikaanse *Catalina*) dat met de vliegboten van de U.S. Navy (op een eigen frequentie) verbinding onderhield. Verkenningsrapporten van MLD-vliegboten kreeg men van een verbindingsbureau van de KM. Bij de verwerking van telegrammen (decodering en prioritering) traden echter door overbelasting bij de verbindingsdienst van de KM veelvuldig en soms grote vertragingen op. Er kwamen stapels telegrammen binnen en iedere afzender gaf zijn telegram bijvoorkeur een (vaak te hoge) prioriteit. *RecGroup* distribueerde ontvangen verkenningsberichten onmiddelijk bij ontvangst, te Bandoeng (alle hoofdkwartieren en het COIC) per koerier en buiten Bandoeng via de verbindingsdienst van de KM. Doorman ontving contactrapporten van de MLD, behoudens bij storingen in de verbindingen, dus meestal tweemaal. Eenmaal informeel en eenmaal formeel van ABDA-FLOAT [46].

Het geallieerde eskader was inmiddels op de terugweg naar Soerabaja en werd intussen al een tijdje geschaduwd door een Japanse kruiserverkenner. Kort na 10.20 uur was de *Combined Striking Force* ontdekt door een drijververkenner van een van de kruisers van het dekkingseskader van de Japanse invasievloot [47].

Het officiële bericht over de ontdekking van de Japanse invasievloot, afgezien van het escorte in totaal rond 45 transportschepen die in twee groepen op een noord-zuid-lijn ten westen van Bawean voeren, bereikte schout-bij-nacht Doorman via ABDA-FLOAT om 14.27 uur, toen zijn eskader al in het Westervaarwater noord van Soerabaja voer. Hij liet direct de steven wenden. De waarschijnlijk al op 25 februari naar een schuilplaats in de omgeving van Soerabaja weggezonden kruiserverkenners werden niet opnieuw aan boord genomen. Alleen de op 26 februari uit Batavia gekomen *Exeter* had nog een verkenner aan boord. Om ongeveer 15.00 uur had het eskader het mijnenveld benoorden de toegang tot het Westervaarwater al verlaten [48].

Doorman had een opdracht van ABDA-

FLOAT om uit te varen voor een aanval niet afgewacht. Deze order kwam om 15.00 uur. Op hetzelfde moment startten drie Douglas A-24 lichte bommenwerpers van Malang voor een eerste aanval op de Japanse transportvloot (zie hierna). Ook de Japanse marine wist dat Doorman was uitgevaren. Een boordvliegtuig van de kruiser *Nachi* meldde het keren van Doorman en om 15.18 uur meldde de bemanning van deze drijververkenner dat het geallieerde eskader met een vaart van 22 mijl in noordwestelijke richting voer [49].

Het weer bij Soerabaja was aanzienlijk verbeterd, maar was nog erg slecht boven Balikpapan, Bali en Makassar, de thuisbases van de bommenwerpers en jagers van de Japanse marineluchtmacht. Een gepland bombardement op Soerabaja ging om deze reden dan ook niet door. Alle bommenwerpers en het merendeel van de escorterende jachtvliegtuigen keerden onderweg om. De paar *Navy O's* die Soerabaja wel haalden, zagen geen doelen en keerden alsnog terug [50]. De bemanningen van de geallieerde oorlogsschepen zagen alleen af en toe een Japans verkenningsvliegtuigje. De verkenner van de kruiser *Nachi* schaduwde het eskader totdat dit toestel na het afwerpen van twee lichte bommen, die geen doel troffen, rond 15.30 uur de verkenning moest afbreken. De vliegtuigen die daarna boven de geallieerde vloot verschenen, waren geallieerde jachtvliegtuigen [51].

In de middag van 27 februari gingen tussen 14.30 en 15.00 uur bevelen van JAC naar het Commando ML, BRITAIR en *East Group* uit, inhoudende de opdracht om alle toestellen onmiddellijk gereed te maken voor actie, uitgaande van een verwachte invasie van Java in de nacht van 27 op 28 februari 1942 of de vroege ochtend van laatstgenoemde dag. *RecGroup* had, zoals beschreven, in de buurt van het eiland Bawean de naar Oost-Java opstomende Japanse invasievloot teruggevonden en koers en vaart maakten een invasie de komende nacht zeer waarschijnlijk. Vanaf dit moment stonden in beginsel **alle** bommenwerpers stand-by, maar bij JAC werd besloten een al geplande aanval op vliegveld P I met één Glenn Martin en een aanval door een LB-30 op vliegveld Den Pasar (Bali), in de nacht van 27 op 28 februari, gewoon te laten doorgaan. Het Japanse luchtoverwicht diende voorafgaand aan een invasie van Java zoveel als mogelijk afbreuk te worden gedaan [52].

De laatste afspraken over de luchtsteun voor Doorman

Toen Doorman om ongeveer 14.00 uur bij de toegang tot het Westervaarwater ten noorden van Soerabaja aankwam, werden op vrijwel datzelfde moment in Bandoeng afspraken gemaakt tussen ABDA-FLOAT en JAC voor de luchtbescherming van het geallieerde eskader tijdens de komende aanval op de Japanse invasievloot. Dit om de planning van de afgelopen nacht te updaten. Een compleet squadron van Ngoro, vijftien jachtvliegtuigen sterk, zou Doorman bescherming bieden bij diens aanval op de Japanse transportvloot. Douglas A-24 duikbommenwerpers zouden deze vloot eerst weer opsporen en een eerste aanval uitvoeren. *East Group* kreeg van JAC opdracht de geplande beschermingsmissie en de initiële aanval door de A-24's verder uit te werken. JAC en ABDA-FLOAT coördineerden het tijdstip van uitvaren van Doorman respectievelijk de starttijdstippen van de vliegtuigen [53].

East Group plande de inzet van de jachtvliegtuigen en de A-24's in overleg met majoor W.P. Fisher, de Amerikaanse Commandant Luchtstrijdkrachten geplaatst bij het Commando Luchtverdediging Soerabaja *(Interceptor Control)*, in één missie. De taak van de jagers was daarbij het escorteren van de A-24's en het "schoonvegen" van de lucht in het actiegebied vlak voor de aankomst van de *Combined Striking Force*. De P-40's en

de Brewsters zouden voor de geallieerde oorlogsschepen uitvliegen en tijdens de verwachte zeeslag het geallieerde eskader beschermen tegen luchtaanvallen. Afhankelijk van de uitkomst van deze zeeslag zouden vervolgens de zware bommenwerpers van JAC worden ingezet [54].



Brewster Buffalo

Om ongeveer 14.30 uur kregen Elt G.E. Kiser, de waarnemend commandant 17 Squadron, en Elt De Haas, commandant van het detachement van Vl.G.V, hun briefing van Fisher. Die gaf alle bekende gegevens over de Japanse schepen bij Bawean, sprak de opzet van de missie door en gaf de tijden waarop moest worden gestart en rendezvous moest worden gemaakt met de A-24's nabij Soerabaja. Hij vermeldde tevens dat de opzet van de missie was doorgesproken met de Koninklijke Marine te Soerabaja. De twee vliegers verzorgden vervolgens de briefing voor hun ondergeschikten. Elt J.D. Dale (17 PS) zou een van de P-40 patrouilles leiden, De Haas de Brewster-patrouille. Kiser zou optreden als algemeen commandant en tevens de andere P-40 patrouille leiden [55].
Schout-bij-nacht Doorman wist kennelijk niet af van de afspraken die te Bandoeng tussen ABDA-FLOAT en JAC waren gemaakt over zijn luchtsteun, anders had hij naar mag worden aangenomen gewacht op de start van de vliegtuigen. Dat had hem wellicht ook de tijd gegeven om zijn kruiserverkenners (nodig voor waarneming tijdens artillerieduels) weer aan boord te nemen. Nu vroeg hij om 16.00 uur via de radio om jagerbescherming, terwijl die al onderweg was. De Commandant Marine Soerabaja berichtte Doorman dat de jachtvliegtuigen inmiddels waren ingezet voor de bescherming van een luchtaanval op de Japanse transportvloot, daarmee de suggestie wekkend dat deze niet voor de bescherming van zijn eskader beschikbaar waren.
Kennelijk had men in de stafkamer geen goed beeld van de opzet van de missie. Dit kwam mogelijk door taalproblemen. Ditmaal had majoor Fisher zelf de missieopzet doorgegeven, maar de marineofficier met wie hij sprak had hem klaarblijkelijk niet helemaal begrepen. Een collega vroeg een en ander telefonisch na bij luitenant-kolonel Ente van Gils, de commandant Commando Luchtverdediging Soerabaja. Die had echter ook niet het volle begrip en wist als luchtdoelartillerist weinig van luchtoperaties. Majoor Fisher en een paar andere Amerikanen vormden binnen zijn commandostaf een apart clubje dat *Interceptor Control* werd genoemd en met hun werkzaamheden (het operationeel aansturen van de jachtvliegtuigen) mocht hij zich niet inhoudelijk bemoeien. Wellicht is het verkeerde beeld van de opzet van de missie bij de stafkamer van de KM er ook de oorzaak van dat daar niet het initiatief is genomen om de (langzame en kwetsbare) kruiserverkenners van het geallieerde eskader "vanaf de wal" in te zetten. Dat had immers alleen gekund bij een verwacht eigen luchtoverwicht boven het eskader [56].
Het lijkt vreemd dat Doorman niet van de afspraken op de hoogte was, maar de radiocommunicatie verliep op 27 februari soms moeizaam door zware moessonbuien met veel elektrische activiteit, overbelasting van het net van de verbindingsdienst van de Koninklijke Marine en *jamming* van frequenties door de Japanners. Het is mogelijk dat ABDA-FLOAT wel een telegram over de afspraken heeft verzonden, maar dat dit nimmer door Doorman is ontvangen. De teksten van bewaard gebleven telegrammen van Helfrich aan Doorman ogen, achteraf bezien, ook niet erg zakelijk en evenmin erg

motiverend en inspirerend. De opdracht om uit te varen luidde: "Vijand bewesten Bawean gezien, aanvallen", en niet meer dan dat. Geen hart onder de riem en ook werd geen precies tijdstip aangegeven conform de afspraken met JAC. Het telegram werd domweg verzonden op het afgesproken moment van uitvaren [57].

De slag in de Java Zee

JAC probeerde, ondanks het aanvankelijk nog slechte weer, om ook in de middag schout-bij-nacht Doorman te voorzien van verkenningsberichten. Tijdens de eerste helft van de middag waren tenminste twee vliegboten in de lucht. Onder andere werd ten westen en ten noordoosten van Bawean gezocht naar Japanse schepen. Tevergeefs. Doorman ging uit van de laatst gemelde positie en koers van de transportvloot, maar stuitte in plaats van op de transportschepen met hun escorte, op een Japans dekkingseskader. Het ging in feite om twee eskaders, één bestaande uit de lichte kruiser *Jintsu* en een aantal torpedobootjagers afkomstig van Timor en één bestaande uit de zware kruisers *Nachi* en *Haguro* met een tweetal torpedobootjagers, die achter het konvooi aan hadden gevaren en nog net op tijd rendezvous konden maken. Daarnaast werd Doorman geconfronteerd met een deel van het escorte van de transportvloot, de lichte kruiser *Naka* met een aantal torpedobootjagers.

Alles bij elkaar beschikten de Japanners over twee zware kruisers, twee lichte kruisers en veertien jagers. Rond 16.15 uur ging Doorman met zijn twee zware kruisers, drie lichte kruisers en negen torpedobootjagers het gevecht aan [58]. Kort daarvoor vroeg hij, zoals al vermeld, om 16.00 uur via de radio in Soerabaja om bescherming van jachtvliegtuigen. De geallieerde jagers waren echter al uitgestuurd en escorteerden precies volgens plan de drie (de vierde had een defect) om 15.00 uur van Malang vertrokken Douglas A-24 duikbommenwerpers van de 27e *Bombardment Group (Light)*, geleid door kapitein H. Galusha [59].

Om 15.15 uur startten twee patrouilles met tezamen tien Curtiss P-40's van 17 Squadron en een patrouille van vijf Brewster-jagers van 1- en 2-Vl.G.V van de ML van Ngoro. De ML-toestellen werden gevlogen door Elt vl G.J. de Haas, Elt vl H.H.J. Simons, Vdg vl wnr B. Wink, Vdg vl wnr C.A. Vonck en Sgt vl G.M. Bruggink. Bij Soerabaja werd volgens plan rendez-vous gemaakt met de A-24's, waarna de formatie de Japanse vloot opspoorde. Het weer was intussen opgeklaard en de jagers vlogen op 4.800 meter hoogte [60].

De invasievloot werd na een uur vliegen op zo'n 60 mijl ten noordwesten van Bawean teruggevonden. Het voer een zuidelijke koers. De vliegers telden ongeveer 45 transportschepen, die in een rechthoekige formatie dicht opeen voeren en werden begeleid door een aantal kleinere door de grote hoogte waarop werd gevlogen niet nader te identificeren oorlogsschepen. De vliegers van de A-24's doken rond 16.30 uur door een intensief luchtafweervuur naar beneden, maar boekten vervolgens niet veel succes. Eén transportschip van naar schatting 14.000 ton werd getroffen, maar voer door. Op naar ruwe schatting ongeveer tien mijl ten zuidoosten van de transportvloot zag men hoe een Japans dekkingseskader met de geallieerde vloot in gevecht was [61].

Na het bombardement konden de A-24's zichzelf redden en vlogen deze toestellen alleen terug naar Malang. De jachtvliegers bleven boven de strijdende oorlogsvloten om Doorman zo lang mogelijk bescherming te leveren. Vanuit de lucht was te zien hoe de twee eskaders elkaar voortdurend beschoten en ook hoe de Japanners in aantal schepen in het voordeel waren. In de vijandelijke linie voeren twee knotsen van schepen, naar de jachtvliegers meenden slagschepen. In feite ging het om de zware kruisers *Nachi* en

Haguro. Een Japans schip, naar men meende een kruiser, werd zichtbaar getroffen en boog uit de linie om na het blussen van de ontstane brand enige tijd later weer in de Japanse linie terug te keren. Kiser meldde het over de radio aan *Interceptor Control*.
Het Japanse eskader was voor de geallieerde vliegers absoluut niet te benaderen. Als zij maar even richting deze oorlogsvloot vlogen, wierpen de Japanse schepen een dichte barrage luchtafweervuur op. Vervelend was dat af en toe ook de geallieerde schepen met hun zware luchtdoelartillerie op de P-40's en de Brewsters schoten. Doorman wist duidelijk niet dat de vliegtuigen boven hem geallieerd waren, hetgeen waarschijnlijk ook de reden is waarom de Supermarine *Walrus*-verkenner van de *Exeter* niet is gelanceerd. Direct radiocontact was, zoals al eerder vermeld, technisch onmogelijk en de jachtvliegers konden niet meer doen dan een en ander aan *Interceptor Control* te Soerabaja melden, met het verzoek de KM te berichten. Teneinde problemen te voorkomen vlogen de geallieerde jagers op 7.500 tot 8.000 meter hoogte in een ruim rechthoekig circuit voortdurend om de twee eskaders heen [62].
Vijandelijke bommenwerpers, jachtvliegtuigen of verkenners om op te vangen, waren er niet. Boven Balikpapan, Bali en Makassar, de thuisbases van de aanvalsgroepen van de Japanse marineluchtmacht, was het nog altijd erg slecht weer. Japanse drijververkenners maakten geen schijn van kans tegen de P-40's en Brewsters en de vijf die in de lucht waren, werden ook ver uit de buurt gehouden. Niet alleen Doorman, maar ook zijn Japanse tegenstander schout-bij-nacht Takagi, moest het artillerieduel daarom zonder luchtwaarneming voeren *[63]*.
Toen de schemering begon te naderen, trokken de jachtvliegers zich rond 17.30 uur terug om bij het laatste licht nog op Ngoro te kunnen landen. De jachtvliegers waren somber gestemd over de afloop van de zeeslag. De Japanse transportvloot bevond zich ten westen van Bawean en voer nu een westelijke koers. Eerste luitenant Kiser, de Amerikaanse formatieleider, meldde de positie en de koersverandering rond 17.00 uur aan *Interceptor Control* en vroeg tevens de KM te willen doorgeven dat hij binnen afzienbare tijd met de jagers terug zou moeten. Kort hierna meldde hij de positie van verschillende oorlogsschepen ten opzichte van een net gelegd rookscherm. Het was inmiddels vanaf 7.500 meter hoogte moeilijk te zien welke schepen tot het eigen eskader behoorden en welke vijandelijk waren. Kapitein Galusha gaf, om 17.00 uur, over de radio de resultaten van de A-24's en de gegevens over de Japanse transportvloot door. Hij meldde behalve de transportschepen, drie kruisers en twaalf torpedobootjagers. De A-24 vliegers meenden drie transportschepen te hebben getroffen, maar dit werd later niet door de jachtvliegers bevestigd. Bij JAC hield men het uiteindelijk op één voltreffer en twee *near misses [64]*.
De laatste geallieerde jachtvliegtuigen waren net uit zicht verdwenen, of de Japanse eskadercommandant dirigeerde zijn kruiserverkenners boven de *Combined Striking Force*. Omstreeks 17.45 uur, toen het geallieerde eskader opnieuw formeerde, wierpen enkele toestellen (zonder overigens iets te raken) elk twee lichte bommen af boven Amerikaanse torpedobootjagers. Daarna vlogen er geen Japanse verkenners meer boven het geallieerde eskader; de *Nachi* en de *Haguro* namen hun vliegtuigen weer aan boord. Een klein uur later eindigde de slag die later als het "daggevecht" van de Slag in de Javazee zou worden aangeduid *[65]*.
Doorman had een van zijn beste schepen, de Britse zware kruiser *Exeter,* het enige geallieerde oorlogsschip met radar, onder begeleiding van de torpedobootjager *Witte de With* naar Soerabaja moeten terugzenden. Om ongeveer 17.08 uur was de kruiser zodanig getroffen dat zes van haar acht ketels waren

uitgevallen. Het was ter bescherming van dit schip dat het door de jachtvliegers waargenomen rookscherm was gelegd. Verder was de torpedobootjager *Kortenaer* na een torpedotreffer in tweeën gebroken en om 17.15 uur gezonken. De Britse torpedobootjager *Electra* zonk om ongeveer 18.00 uur. De Japanners moesten de torpedobootjager *Asagumo* met vrij zware schade uit de strijd terugtrekken. Enkele torpedobootjagers liepen lichte schade op en de zware kruiser *Haguro* verloor bij een brand aan boord een boordvliegtuig. Gemeten in aantal nog beschikbare schepen was Doorman in het nadeel, maar verslagen was hij bepaald nog niet [66].

In de avond en nacht kreeg de zeeslag een vervolg, later het "nachtgevecht" genoemd, waarin een deel van de schepen die aan geallieerde zijde nog resteerden, verloren ging. Doorman slaagde er niet in de Japanse transportvloot te bereiken. Waarschijnlijk om 18.57 uur vroeg de geallieerde eskadercommandant om de locatie van de Japanse transportvloot, maar die was te Soerabaja niet precies bekend. Behalve de melding van de geallieerde jacht- en duikbommenwerpervliegers van 17.00 uur, had een vliegboot van *RecGroup,* waarschijnlijk een *Catalina* van GVT 17 van de MLD, om 17.57 uur op 70 mijl ten noordwesten van Bawean 35 schepen gemeld en 60 mijl ten westen van Bawean verder nog een kruiser en vier torpedobootjagers [67].

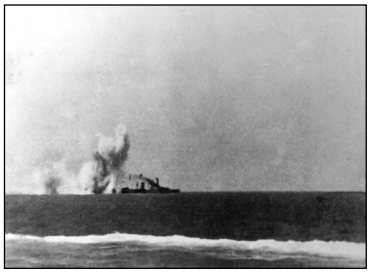
De Commandant Marine Soerabaja liet naar Bandoeng en het Commando Luchtverdediging Soerabaja bellen om de gegevens te verifiëren en om na te vragen of er recentere contactrapporten waren. Die waren er niet en de informatie van 17.00 uur en 17.57 uur werd tegen 19.30 uur (opnieuw) naar Doorman geseind. Het is echter niet zeker of deze de tijdens de zeeslag naar hem gezonden berichten ooit heeft ontvangen. Radioverkeer kende door het slechte weer de hele dag al periodes met een zeer slechte ontvangst en soms was ontvangst van berichten zelfs onmogelijk. Ook *jamden* de Japanners, zoals al vermeld, bepaalde frequenties. Hierbij waren de CZM-golf voor schepen en ook de zogenaamde contactgolf, de frequentie die het geallieerde eskader voor het onderlinge contact gebruikte als de radiotelefonieverbinding niet in gebruik was [68].

De Commandant Marine Soerabaja nam rond 19.00 uur contact op met *RecGroup,* waarop *captain* F.B. Wagner (U.S. Navy, plaatsvervangend commandant *RecGroup*) een *Catalina*-bemanning (vervroegd) uitstuurde voor een verkenning. Dit betrof de bemanning van LTZ 2 D.A. Campbell van *Patrol Wing* 10. Starten had op dat moment nog geen zin, omdat er nog geen maan was. Het in het maanlicht terugvinden van de Japanse schepen was in het grote zeegebied echter ook geen eenvoudige klus. Om ongeveer 21.00 uur werd verder officier-vlieger der 2e klasse G.F. Rijnders, de commandant van de stand-by bemanning te Morokrembangan, in de stafkamer ontboden. Die kreeg opdracht om met het stand-by toestel (de *Y-67* van GVT 17) naar de Japanse transportvloot te gaan zoeken en startte om ongeveer 22.30 uur [69].

Campbell vond in de P-5 de Japanse transportvloot om 22.22 uur ten zuidwesten van Bawean terug. Een contactrapport werd onmiddellijk uitgeseind naar *RecGroup.* Het bericht ging vandaar onder andere naar ABDA-FLOAT en moest vervolgens via het net van de overbelaste verbindingsdienst van de KM, waarvan de verbindingen bovendien soms gestoord waren door atmosferische omstandigheden, naar Soerabaja en Doorman. Pas om 23.52 uur bereikte het bericht de Commandant Marine Soerabaja. De bemanning van de *Y-67* vond de Japanse transportvloot omstreeks 24.00 uur [70].

De lichte kruiser *De Ruyter,* het vlaggenschip van Doorman, was toen al, om 23.34 uur, getroffen door een torpedo. De geallieerde vloot verloor tijdens het nachtgevecht twee

lichte kruisers, de *Java* en de *De Ruyter,* en de Britse torpedobootjager *Jupiter.* De Japanners leden tijdens het nachtgevecht geen verliezen. De rol van de geallieerde zeestrijdkrachten bij de verdediging van Java was uitgespeeld. Doorman en meer dan 1.000 marinemannen kwamen om of raakten vermist. De verdedigers van Java kregen door de zeeslag, en dankzij de ontdekking van de *Western Striking Force* door een Japanse kruiserverkenner in het westen, één dag respijt [71].


Kruiser Java

Het bericht over de afloop van de zeeslag bereikte de hoofdkwartieren te Bandoeng pas in de ochtend van 28 februari 1942. De verkenningen door *RecGroup* gingen daardoor aanvankelijk nog volgens schema door. De *Y-67* en de *P-5* keerden kort na zonsopkomst terug op Morokrembangan respectievelijk een schuilplaats in de omgeving van Soerabaja. De geplande verkenningen door Dornier-vliegboten van GVT 6 tijdens de daglichturen op 28 februari 1942, werden speurtochten naar overlevenden van de zeeslag [72].

De effectiviteit van de luchtsteun

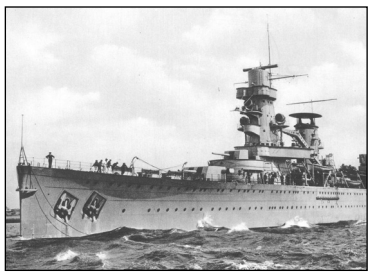
Schout-bij-nacht Doorman was in hoge mate afhankelijk geweest van de verkenningsberichten van de vliegboten en bommenwerpers van respectievelijk *RecGroup* en *East Group* van JAC. Vliegboten vonden op 27 februari uiteindelijk wel de Japanse transportvloot met zijn escorte ten westen van Bawean, maar konden daarna geen Japans dekkingseskader van deze invasievloot vinden. Hoewel er nog maar weinig inzetbare geallieerde vliegboten en bommenwerpers over waren, was deze geringe sterkte niet het enige probleem.

De geallieerde bemanningen zochten vele uren achtereen grote zeegebieden af, maar werden daarbij in de ochtend en vroege middag van 27 februari gehinderd door erg slecht weer. De weersomstandigheden betekenden echter ook dat in de middag geen operaties boven het oostelijk deel van de Javazee en richting Soerabaja konden worden gevlogen vanuit Balikpapan, Bali en Makassar door de Japanse marineluchtmacht. In de ochtend startten vanuit Bali wel een aantal missies. Die werden benut voor een aantal verkenningsvluchten en om de *Langley* tot zinken te brengen.

De inzetbaarheid van de geallieerde vliegboten werd beperkt door het bijna volledig ontbreken van reservebemanningen. Hierdoor waren ten behoeve van de operatie van de *Combined Striking Force* (ook tijdens het nachtgevecht) steeds maar twee, soms drie, vliegboten tegelijk in de lucht en moest soms zelfs een vliegboot helemaal vanuit Batavia in het oosten worden ingezet. De Amerikaanse zware bommenwerpers werden op 27 februari 1942 vanaf ongeveer 15.00 uur gereed gemaakt voor het doen van aanvallen op de Japanse transportvloot (de Japanse landingsoperatie werd de komende nacht verwacht) en waren vanaf dat moment niet meer voor verkenningen beschikbaar. Het geringe aantal overgebleven bommenwerpers stond niet toe dat tegelijkertijd verkenningen werden gevlogen.

De *Catalina-* en Dornier-bemanningen vlogen verkenningsmissies van vaak tien tot twaalf uur en waren daarna een dag niet inzetbaar. Om tijdens dit soort lange missies toch enigszins effectief te kunnen blijven verkennen, werden boven de normale bemanning twee tot drie man extra meegenomen. Dit om de "uitkijken" periodiek rust te kunnen gunnen tijdens de vlucht. Door de lange duur van de verkenningen maakten de vliegboten ook veel vlieguren en

rouleerden daardoor snel door 50 uur en 100 uur periodiek onderhoud. Hierdoor was, afgezien van nodige reparaties, een op de drie vliegboten voortdurend in onderhoud. Door de verplichte en ook absoluut noodzakelijke rustperiodes voor de bemanningen, liep de inzetbaarheid nog verder terug [73].



Kruiser De Ruijter

De samenwerking tussen lucht- en landstrijdkrachten was op 27 februari 1942 op stafniveau goed en ook goed geregeld, maar kende in de uitvoering zijn (technische) beperkingen. Er waren zoals hierboven uiteengezet slechts weinig inzetbare vliegboten voor lange afstand verkenningen, maar JAC vulde die beperkte capaciteit zo lang mogelijk aan met bommenwerpers. In het oosten werden zelfs alle operationele Amerikaanse zware bommenwerpers voor gewapende verkenningen ingezet. Helaas bombardeerde een van de B-17 bommenwerpers, zonder overigens iets te raken, door een navigatiefout een Britse torpedobootjager van het geallieerde eskader. Hoewel luitenant-admiraal b.d. Helfrich in 1950 in zijn memoires over de luchtbescherming (met jachtvliegtuigen) voor Doorman schreef: "Deze kwam niet en ook niet later op de dag", staat zulks haaks op de werkelijkheid [74].

Schout-bij-nacht Doorman kreeg op 26 en 27 februari 1942 luchtsteun van alle operationele jachtvliegtuigen te Ngoro. Die stonden al op 26 februari de hele dag ter beschikking voor het onderscheppen van Japanse luchtaanvallen op de marinehaven, toen het geallieerde eskader daar bunkerde, en vlogen een zeeverkenning om in de avond veilig uitvaren te helpen verzekeren. Op 27 februari 1942 voorkwamen de P-40's en Brewsters tijdens het daggevecht van de Slag in de Javazee luchtwaarneming door Japanse drijververkenners.

De geallieerde jachtvliegtuigen waren, net als overigens de Japanse, alleen overdag inzetbaar. De beschikbaarheid van luchtstrijdkrachten speelde echter ook een rol tijdens het nachtgevecht. De Japanse vloot beschikte over enkele kruiserverkenners die 's nachts konden opereren. Dankzij nachtelijke verkenningen, gedeeltelijk uitgevoerd met behulp van parachutefakkels, wist schout-bij-nacht Takagi zijn eskader tussen dat van Doorman en de Japanse transportvloot te houden en was hij, althans tot ongeveer 22.00 uur, op de hoogte van de manoeuvre van de geallieerde oorlogsschepen.

Doorman beschikte niet over kruiserverkenners die bij nacht inzetbaar waren en had, behalve het toestel van de *Exeter,* zijn kruiserverkenners zelfs niet aan boord. Omdat hij eerder al een nachtgevecht voorzag, had hij de toestellen (waarschijnlijk al op 25 februari) naar een schuilplaats in de omgeving van Soerabaja gezonden. De geallieerde kruiserverkenners hadden op 27 februari wel overdag vanuit deze schuilplaats ingezet kunnen worden, maar dit is, mogelijk door een verkeerd idee van de opzet van de missie van de A-24's en de geallieerde jachtvliegtuigen bij de KM te Soerabaja, niet gebeurd.

De Japanners beschikten in de nachturen maar over een zeer beperkte verkenningscapaciteit. De twee zware kruisers *Nachi* en *Haguro* beschikten elk over drie verkenners, twee tweepersoons Mitsubishi F1M-verkenners en één driepersoons Aichi E13A1-verkenner, die echter alle alleen overdag inzetbaar waren. Van deze zes toestellen ging er een (aan boord van de *Haguro*) verloren tijdens het daggevecht. De overige vijf werden vanaf 18.57 uur weer aan boord genomen. Daarna waren alleen nog de toes-

tellen van de (lichte) kruisers *Jintsu* en *Naka* beschikbaar. Die hadden elk één verkenner, die ook bij nacht inzetbaar was. Het toestel van eerstgenoemd schip verkende als eerste en werd tegen 21.20 uur afgelost door de verkenner van de *Naka*. Met dit toestel was echter na 22.00 uur geen verbinding meer, terwijl het eigenlijke nachtgevecht pas rond 23.00 uur begon. Luchtverkenning van de zijde van de Japanners heeft bij het verloren gaan van de kruisers *De Ruijter* en *Java,* beide getroffen door een of meer torpedo's rond 23.30 uur, met andere woorden geen rol gespeeld *[75]*.


Britse Hawker Hurricane

De Japanse vloot beschikte noch tijdens het daggevecht, noch tijdens het belangrijkste deel van het nachtgevecht over effectieve luchtverkenning. De Japanners kregen, in tegenstelling tot de geallieerden, evenmin steun van eigen gevechtsvliegtuigen tijdens het daggevecht van de zeeslag.

Een groot probleem aan geallieerde kant vormden de verbindingen. Het was technisch niet mogelijk verbinding te onderhouden tussen jachtvliegtuigen of bommenwerpers van JAC en geallieerde oorlogsschepen. De berichtenwisseling tussen bijvoorbeeld de jagers van Ngoro en Doorman liep daardoor eerst via de radio van vliegtuigcommandant naar *Interceptor Control,* ging vervolgens per telefoon naar de stafkamer van de Commandant Marine Soerabaja en vandaar weer via de radio naar Doorman. De radioverbindingen waren op 27 februari overigens regelmatig verstoord door atmosferische omstandigheden en Japanse *jamming* van marinefrequenties.

Bij vertragingen die regelmatig optraden in de berichtenwisseling tussen vliegboten enerzijds en Doorman en de stafkamer in Soerabaja anderzijds, speelde ook overbelasting van de verbindingsdienst van de KM een rol. In de avond van 27 februari 1942 faalden de verbindingen op een cruciaal moment, waardoor verkenningsberichten van *RecGroup* Doorman niet op tijd bereikten. Had hij deze berichten wel ontvangen, dan was Doorman in theorie wellicht in staat geweest nog een aanval op de Japanse transportschepen uit te voeren.

Enkele conclusies

Doorman is met zijn eskader **niet** mede ten onder gegaan door een gebrek aan eigen luchtsteun. Het geallieerde eskader was tijdens het daggevecht de enige partij die werd gesteund door eigen gevechtsvliegtuigen, waardoor luchtwaarneming door Japanse kruiserverkenners tijdens de artillerieduels onmogelijk werd gemaakt. Er was een eigen tijdelijk locaal luchtoverwicht, al heeft Doorman dit wellicht pas erg laat begrepen aan de hand van de aan hem doorgezonden berichten van de jachtvliegers. Wellicht ook heeft hij die, en andere aan hem gezonden berichten, nimmer ontvangen. De eigen luchtsteun tijdens het grootste deel van het daggevecht (tot ongeveer 17.30 uur) was relatief omvangrijk en effectief. Om een relatief omvangrijke luchtbescherming voor de *Combined Striking Force* te kunnen handhaven, moesten echter keuzes worden gemaakt, waardoor de vliegtuigtender *Langley* geen bescherming van jachtvliegtuigen kon krijgen.

De conclusie van Bosscher dat de *Combined Striking Force* waarschijnlijk voortdurend door tenminste één Japans vliegtuig geschaduwd werd, behalve wellicht rond 19.00 uur, is onjuist [76]. Rond 07.30 uur werd het geallieerde eskader verkend door een Japanse G4M-bommenwerper. Dit was de eerste Japanse verkenning en de enige door een landvliegtuig. Vanaf kort na 10.20 uur scha-

duwde een Japanse drijfverkenner het eskader, hetgeen doorging tot ongeveer 15.30 uur. Tijdens het daggevecht hield schout-bij-nacht Takagi zijn vijf in de lucht zijnde verkenners uit de buurt, vanwege de dekking die werd verleend aan het geallieerde eskader door vijftien Amerikaanse en Nederlands-Indische jachtvliegtuigen. Enkele Japanse drijfverkenners kwamen kort na het vertrek van de geallieerde jachtvliegtuigen één keer kortstondig boven het geallieerde eskader om hun lichte bommen af te werpen, maar moesten daarna terug om weer aan boord van de kruisers te kunnen worden genomen. De Japanners waren dus **niet** door middel van luchtverkenning voortdurend op de hoogte van de manoeuvre van het geallieerde eskader.
Tijdens het nachtgevecht vloog steeds maar één Japanse verkenner boven het geallieerde eskader. Vanaf 22.00 uur was er echter geen verbinding meer met dit toestel. Behalve een kort gevecht dat begon om ongeveer 19.30 uur en waarbij waarschijnlijk aan geen van beide kanten treffers vielen, begon het feitelijke nachtgevecht van de Slag in de Javazee echter pas rond 23.00 uur. Ook tijdens het belangrijkste deel van het nachtgevecht was er dus geen Japans voordeel van luchtverkenning.
Intussen had een Amerikaanse vliegboot om ongeveer 22.22 uur de Japanse transportvloot teruggevonden, maar dit bericht bereikte Doorman niet meer door vertragingen in de verbindingen. Dat Doorman niet succesvol was in zijn pogingen om de Japanse transportvloot aan te vallen, had veel te maken met het kleine aantal verkennende vliegboten van *RecGroup*. Er waren er echter domweg niet meer inzetbaar, terwijl JAC over te weinig bommenwerpers beschikte om deze toestellen, nodig voor het aangrijpen van de Japanse transportvloot en landingsoperatie, te kunnen blijven gebruiken voor het aanvullen van de verkenningscapaciteit. Dit laatste kon slechts tot ongeveer 15.00 uur.

Noten

[41] Deel 26, 662; AAFHS 29A; oorlogsdagboek *Tainan Kokutai* (via Military History Office, Tokio); Bosscher, 2, 279; zie ook Shores, 2, 238 (daar alleen de Japanse zeetijd niet omgezet in MJT).

[42] Deel 26, 662; oorlogsdagboek *Tainan Kokutai* (via Military History Office, Tokio); correspondentie met D.R. Messimer; zie ook Shores, 2, 238 (vermeldt echter ten onrechte dat het toestel het laatste *PatWing* 10-toestel was en dat het de invasievloot ontdekte).

[43] Bosscher, 2, 280; correspondentie met D.R. Messimer.

[44] Deel 26, 662; oorlogsdagboek *Tainan Kokutai* (via Military History Office, Tokio); zie ook Shores, 2, 238.

[45] Bosscher, 2, 281, 601 noot 256 (H. Dorré doet het in zijn naoorlogs verslag voorkomen alsof zijn vliegboot door jachtvliegtuigen was aangevallen); Honselaar, 203-204 (citeert uit het verslag van de Sgt wnr van de *Y-45*; hieruit blijkt dat dit toestel niet door jachtvliegtuigen, maar door een katapultvliegtuig gelanceerd door een kruiser werd aangevallen). Volgens het oorlogsdagboek van de *Tainan Kokutai* werd maar een vliegboot aangevallen, mijn conclusie is dat dit het *PatWing* 10-toestel moet zijn geweest.

[46] Interviews met mr. H. Creutzberg en W. Mulder; Bosscher, 2, 208 en 541, noot 129; KTZ b.d. G.G. Bozuwa, "De Reconnaissance Group (ABDA Air) van het Supreme Command (te Bandoeng) van 10 januari tot 1 maart 1942" (via N. Geldhof).

[47] Bosscher, 2, 281; informatie ontvangen van het Military History Office (Tokio) met betrekking tot de inzet van de Japanse kruiserverkenners.

[48] Bosscher, 2, 280-281 en 601, noot 255; een kruiserverkenner van de *Houston* werd op 28 februari 1942 naar Tandjong Priok gevlogen om daar weer aan boord genomen te kunnen worden, zie bijvoorbeeld Shores, 2, 249. Het *Walrus*-toestel van de *Exeter* bleek, toen dit schip rond middernacht van 27 op 28 februari te

Soerabaja aankwam, zij het beschadigd door *"gun blast"*, nog aan boord.

[49] Conform [47].

[50] Deel 26, 662.

[51] Bosscher, 2, 282; informatie met betrekking tot de Japanse drijfverkenners ontvangen van het Military History Office (Tokio).

[52] P.C. Boer, "De vergeten Counter-air operatie", deel 1, 55; deel 2 over de bombardementscampagne is in voorbereiding en zal naar verwachting verschijnen in het laatste kwartaal van 2004.

[53] Interviews met mr. H. Creutzberg en W. Mulder.

[54] Interviews met mr. H. Creutzberg, G.J. de Haas en A.J.A. Geurtz (destijds verbindingsofficier van de ML bij 17 PS).

[55] Interview met G.J. de Haas; Squadron Diary 17 PS; zie ook Shores, 2, 239.

[56] Bosscher, 2, 282 en 602, noot 273 (het hier gestelde is onjuist, alleen de *Hurricanes* waren niet operationeel); interview met A.J.A. Geurtz (kreeg destijds vragen van Ente van Gils).

[57] Bosscher, 2, 282 en 602, noot 267.

[58] Ibidem, 282.

[59] AAFHS 29A. Volgens G.J. de Haas kreeg Kiser telefonisch door dat de A-24's op het afgesproken tijdstip waren gestart; zie ook Bosscher, 2, 602, noot 273 en Shores, 2, 239. Opmerking: men leest soms Calusha als naam van de leidende A-24 vlieger.

[60] AAFHS 29A; Squadron Diary 17 PS; interviews met G.J. de Haas, H.H.J. Simons, B. Wink en L.J. Johnsen; correspondentie met G.M. Bruggink en H.H.J. Simons; interview met C.A. Vonck (1946, via W. Bosman). Er zij op gewezen dat de in 1946 opgestelde verslagen van G.J. de Haas en H.H.J. Simons onnauwkeurigheden bevatten (van beiden ontving ik correcties).

[61] Naar (eensluidende) beschrijvingen door H.H.J. Simons, B. Wink, C.A. Vonck en L.J. Johnsen. Bosscher noemt als aanvalstijdstip voor de A-24's plm. 16.45 uur (waarschijnlijk ontleend aan Helfrich). Dit is onjuist, kort na de aanval vlogen de jachtvliegers in enkele minuten door naar de locatie van de zeeslag, waarna om 16.38 uur de toenmalige Tlt L.J. Johnsen (17 PS) op 7.500 meter over beide eskaders vloog, terwijl hij met zijn privé camera enkele foto's nam. Ook B. Wink geeft 16.30 uur op als aanvalstijdstip.

[62] Ibidem. De radioboodschappen van Kiser bereikten de KM en kennelijk ook ABDA-FLOAT, zie Helfrich, I, 415, eerste alinea. Deze tekst moet haast wel aan radioboodschappen van Kiser ontleend zijn, al lijkt diens Amerikaans Engels zeer onbeholpen vertaald en heeft Helfrich zelf de namen van Japanse schepen toegevoegd. Helfrich heeft zich daarbij niet gerealiseerd dat de jachtvliegers meenden dat de *Haguro* en de *Nachi* slagschepen waren. Daar waar Kiser het had over een *"enemy cruiser burning aft"* betrof het in feite een lichte kruiser of torpedobootjager.

[63] Gegevens met betrekking tot de inzet van de Japanse drijfverkenners ontvangen van het Military History Office (Tokio).

[64] Schout-bij-nacht F.W. Coster, verslag omtrent de krijgsverrichtingen in Nederlands-Indië december 1941-maart 1942, d.d. 20 mei 1942, E, 15 Heeft het abusievelijk over Britse duikbommenwerpers); Bosscher, 2, 610, noot 356; interviews met G.J. de Haas, H.H.J. Simons en B. Wink; correspondentie met H.H.J. Simons en G.M. Bruggink.

[65] Conform [63]; zie ook Bosscher, 2, 610, noot 358. Het weer aan boord nemen van een drijfverkenner was een vrij tijdrovend proces. Er ging een vliegverkenning door de verkenner aan vooraf en een bepaalde manoeuvre door de kruiser, die daarna volledig stil moest komen te liggen. Vervolgens moest de verkenner door een kraan uit het water worden getild en op een katapult worden geplaatst.

[66] Bosscher, 2, 281-288.

[67] Bosscher, 2, 288 en 610, noot 349, 609-610, noot 346.

[68] Bosscher, 2, 288-289; interview met W. Mulder (bevestigt dat ook in Bandoeng een en ander werd

nagevraagd).

[69] Messimer, 268-269 en nadere correspondentie met D.R. Messimer; Bosscher, 2, 289-290; brief mr. G.F. Rijnders d.d. 25 maart 1986 (via N. Geldhof).

[70] Ibidem.

[71] Bosscher, 2, 288-292; gegevens ontvangen van de OGS.

[72] Messimer, 269; brief mr. G.F. Rijnders d.d. 25 maart 1986 (via N. Geldhof); zie ook Bosscher, 2, 292. Volgens mr. H. Creutzberg kreeg men bij JAC bericht van de ondergang van het eskader tussen 04.00 en 05.00 uur.

[73] Gegevens ontvangen van N. Geldhof.

[74] Helfrich, I, 384-385, 400, 403-404. De opmerkingen en conclusies van Helfrich over de luchtsteun (zie ook 409-410) raken eigenlijk kant noch wal en af en toe lijkt het wel, de memoires lezende, of Helfrich destijds los van zijn eigen staf heeft geopereerd. Het lijkt mij echter onmogelijk dat hij niet heeft geweten van de afspraken die tussen stafofficieren van ABDA-FLOAT en JAC over de luchtsteun werden gemaakt. Het aantal van acht (Nederlandse) jachtvliegtuigen dat Helfrich noemt (I, 403) betreft zeer waarschijnlijk de zeven niet-inzetbare *Hurricanes* en de ene op Ngoro achtergebleven Brewster-jager. De Amerikaanse bommenwerper die hij noemt (I, 409) betreft de leidende A-24 duikbommenwerper.

[75] Bosscher, 2, 610, noot 358, 289-290; voor gegevens over aantallen en types van de ingezette Japanse kruiservliegtuigen, zie bijvoorbeeld Okumiya, M. en Horikoshi, J. Zero, *the story of the Japanese Navy Air Force,* 1937-1945.

[76] Bosscher, 2, 613, noot 385.

Geraadpleegde literatuur

- Zie deel 1

Gebruikte afkortingen

ABDA-AIR	Hoofdkwartier geallieerde luchtstrijdkrachten
ABDAIR	als boven
ABDACOM	Hoofdkwartier geallieerde opperbevelhebber
ABDA-FLOAT	Hoofdkwartier geallieerde zeestrijdkrachten
AAFHS	Army Air Force Historical Study
bd	Buiten dienst
CZM	Commandant der Zeemacht (in Nederlands-Indië)
Elt	Eerste luitenant
Flg Off	Flying Officer (=eerste luitenant)
Flt Lt	Flight Lieutenant (=kapitein)
JAC	Java Air Command
GVT	Groep Vliegtuigen
Kap	Kapitein
KNIL	Koninklijk Nederlands-Indisch Leger
KTZ	Kapitein-ter-zee
LTZ	Luitenant-ter-zee
MJT	Midden Java Tijd
MLD	Marineluchtvaartdienst
ML	(Wapen der) Militaire Luchtvaart (van KNIL)
Mont	Monteur
NIcJ	Nederlands-Indië contra Japan

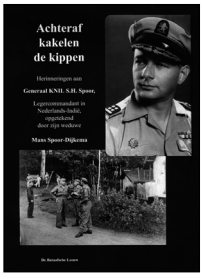
OGS	Oorlogsgraven Stichting
OVL	Officier-vlieger
PatWing	Patrol Wing
PS	Pursuit Squadron
RAF	Royal Air Force
RAAF	Royal Australian Air Force
RecGroup	Reconnaissance Group
Sgt	Sergeant
SLH	Sectie Luchtmachthistorie
Sq	Squadron
Tlt	Tweede luitenant
USAAF	United States Army Air Force
Vdg	Vaandrig
Vl	Vlieger
Vl.G.	Vliegtuig Groep (Bijvoorbeeld 2-Vl.G.III, de 2e Afdeling van de IIIe Vliegtuig Groep)
Wnr	Waarnemer

Voor U gelezen door Bob Cats

"ACHTERAF KAKELEN DE KIPPEN",

herinneringen aan Generaal KNIL H.Spoor, Legercommandant in Nederlands-Indië opgetekend door zijn weduwe Mans Spoor Dijkema.

Reeds in 3e druk uitgegeven door De Bataafse Leeuw te Amsterdam,
formaat 22 x 28 cm, gebonden met harde kaft, 304 blz,
geïllustreerd ISBN 90 6707 5676, prijs € 27,50



Bij de presentatie - 22 oktober 2004 in de Kumpulan op Bronbeek - van het eerste exemplaar aan de inspecteur-generaal van de Krijgsmacht tevens inspecteur der veteranen, luitenant-generaal A.P.P.M. van Baal, lichtte de uitgever, dr. W. Wybrands Marcussen, de ietwat merkwaardige titel van het boek toe. De titel is nl ontleend aan een Gronings gezegde (mevr. Spoor is Groningse) en duidt in dit geval op het, vaak ondeskundig, politiek commentaar over het optreden van onze troepen in voormalig Nederlands-Indië 1946-1950 en de fantasieverhalen rond de ziekte en het overlijden van haar man, die op zijn sterfbed op 25 mei 1949 bevorderd werd tot "Vier-sterren" generaal, de hoogste militaire rang.*
Vervolgens hield de 90-jarige mevrouw Spoor een helder betoog over de 20 hoofdstukken van haar boek.
Het verhaal begint in Nieuw-Guinea, waar zij als echtgenote van een Controleur Binnenlands Bestuur verbleef en vanwaar zij bij het naderen van de Japanners in 1942 naar

Australië werd geëvacueerd. Zij kwam in Melbourne terecht en werd na enige tijd als secretaresse bij de Netherlands Forces Intelligence Service (NEFIS)geplaatst. Ze kwam toen in contact met majoor- KNIL Spoor, die hoofd van de Sectie 1 was. Vanaf dat moment worden alle gebeurtenissen rond de generaal nauwgezet vermeld en gestaafd door de verslagen, documenten en instructies die Spoor ontving en die aanwezig zijn in het privéarchief van mevr Spoor. Hoogtepunten zijn de verhuizing van de NEFIS naar Camp Columbia te Brisbane waar oa een nieuwe KNIL-staf tot stand kwam, de tocht met de "Van Heutsz" naar Batavia oktober 1945 (tegen de zin van de Engelse bezetters), de aanstelling van kolonel Spoor tot Legercommandant van de gezamelijke KNIL/ en KL-troepen, het huwelijk met de generaal op 3 april 1947, de militaire en politieke ontwikkelingen Nederland-Indonesië en het dramatisch overlijden van de generaal. Nadrukkelijk bracht mevr Spoor naar voren dat haar man geen koloniale oorlog voerde doch militair een politiek steunde ten gunste van de souvereiniteit van de Verenigde Staten van Indonesië Ook nam zij duidelijk afstand van de mythe dat de generaal door vergiftiging om het leven zou zijn gebracht. De familie Spoor had een Javaanse kokkie en, waar Javanen zeker niet onbekend zijn met vergiftigen, had dit veel eerder kunnen gebeuren als men dat gewild had. Zoals gezegd: het boek geeft de geschiedenis weer van de politieke en vooral militaire ontwikkelingen rond de generaal Spoor 1942-1949, het geheel gestaafd door authentieke verslagen. Wie echter het boek leest in de verwachting een karakterschets van de generaal als militair/politicus en mens te vinden zal daar vergeefs naar zoeken. (zie daarvoor "Spoor, onze generaal" van Ton Schilling, uit 1953)
Desalnietemin: Indië-veteranen en hen die belangstelling hebben voor de ontwikkelingen in Indië 1945-1950 wordt aangeraden dit boek aan te schaffen.

*Op de stofomslag staat oa een foto van Spoor als luitenant-generaal begin 1946, reeds toen getooid met vier sterren. De toenmalige onderscheidingstekens voor alle opperofficieren waren voorzien van vier sterren, generaal-majoor twee zilveren en twee gouden, luitenant-generaal vier zilveren en tot slot generaal met vier zilveren en twee gekruiste maarschalkstaven (de rang van brigade -generaal bestond vóór 1 april 1952 niet). Met de huidige aanduiding "vier-sterrengeneraal" bedoelt men sinds 1952 de hoogste rang van opperofficier. In 1952 werd tevens de rang van brigade

Voor u gelezen door Jan Nuis

OP WEERSTAND GEBOUWD.

Verdedigingslinies als militair erfgoed.

Uitgebracht door Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist
bij Waanders Uitgevers, Zwolle; 216 p.; ISBN 90 400 9025 4; € 22,50

Deze Themapublicatie 2004 van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg geeft een beeld van de facetten van het militair-historisch cultuurgoed, waarmee monumentenzorg te maken heeft, zoals de ontstaansgeschiedenis, restauratie en hergebruik. Dit wordt beschreven in hoofdstukken, handelend over de Romeinse linies tot aan de Tweede

Wereldoorlog. Het boek is prettig leesbaar, prachtig uitgevoerd en vol illustraties. De behandelde onderwerpen verrassen, zoals 'Luchthavens als cultureel erfgoed'. Aanbevolen, juist ook omdat in deze publicatie op een in het algemeen voor leden van Mars et Historia niet gebruikelijke, maar wel interessante manier naar het militair-historisch erfgoed wordt gekeken.
(Zie ook volgend artikel)



Teo van Middelkoop
Bob Marleylaan 31, 4462 LR Goes, tel.: 0113 – 34 32 01, e-mail: **vanmiddelkoop@filternet.nl**

Hij (1959) studeerde geschiedenis MO-I, met als specialisatie militaire geschiedenis.
Momenteel is hij docent geschiedenis aan het Calvijncollege te Goes. Onlangs verscheen er een boek van zijn hand onder de titel: 'Een soldaat doet zijn plicht, generaal H.G. Winkelman, zijn leven en betekenis als militair 1876-1952.' (Zaltbommel 2002), ter gelegenheid van het vijftigste sterfjaar van de generaal. In 2004 zal een geheel herziene en aangevulde tweede druk verschijnen. Verder schreef hij verschillende artikelen in kranten en tijdschriften over de Nederlands-Duitse strijd in mei 1940.

LINIES EN STELLINGEN en HET STRATEGISCH PLAN VAN GENERAAL WINKELMAN, 1940

Voor Mars aangepaste versie van het artikel van de auteur in het boek van Monumentenzorg 'Op weerstand gebouwd'

Inleiding
Kazematten, vestingen en forten zijn op vele plaatsen in ons land terug te vinden en vertellen het verhaal hoe onze voorouders dachten over de verdediging van hun grondgebied tegen andere volken. Reeds vóór de middeleeuwen vestigden de eerste bewoners zich op verdedigbare plaatsen, zoals temidden van moerassen en op hooggelegen plaatsen, wat aangeeft dat er ook werd gelet op de plaatselijke waterstanden. Later werden torens (donjons), wallen en kleine vestingen van palissaden aangelegd. Het toenemende vernuft, oorlog is de vader van vele vindingen, bracht betere aanvalsmiddelen in het veld, waarop weer een passend antwoord gevonden moest worden. Er verschenen bakstenen versterkingen zoals torens, muren en bastions. Wapenwedloop is van alle tijden.
In de late middeleeuwen nam de waterstaatkundige kennis toe en deze werd in de vorm van inundaties toegepast voor de landsverdediging. Als gevolg van bevolkingsgroei, verstedelijking en centralisatie van de politieke macht, ontstonden samenhangende verdedigingswerken: de linies en stellingen, die zich als lange linten in het landschap uitstrekten. Op die manier begonnen militaire bouwactiviteiten steeds meer de inrichting van het

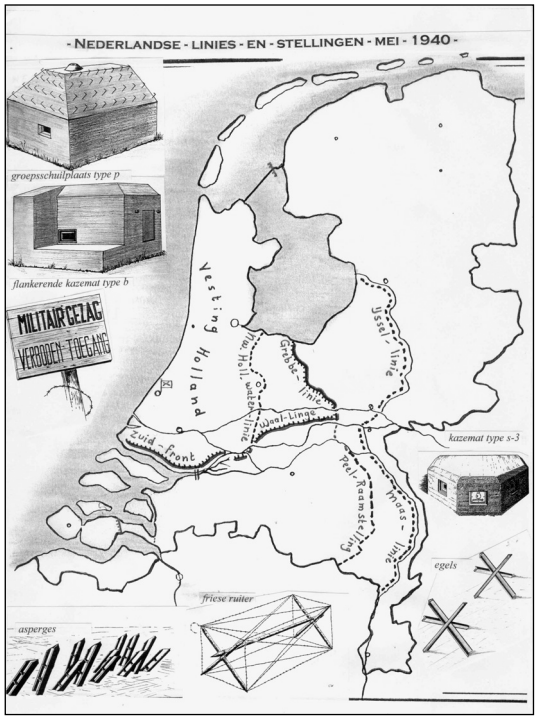
landschap te beïnvloeden. Deze linies en stellingen waren combinaties van gebastioneerde vestingsteden, forten, kazematten, schuilplaatsen en ervóór aangebrachte inundaties met bijbehorende sluizen en kaden. In deze 'dode' verdedigingswerken lagen schutters, huurlingen of miliciens als 'levende' component.
Het omvangrijkste en bekendste werk in het militaire landschap is de Hollandse Waterlinie, sinds eeuwen het meest constante element in de nationale verdediging tot in de eerste helft van de 20-e eeuw. De linies maakten een sterke ontwikkeling door in de 17-e eeuw met name door de hand van de Nederlandse kampioen vestingbouwer Menno van Coehoorn (1641-1704). Globaal slingerden de linies zich vanuit de noordelijke provincies langs de rivieren naar het zuiden tot in Zeeuws-Vlaanderen, het westen en zuiden van ons nationaal territorium afschermend tegen agressors.

In 1999 werd in de rijksnota 'Belvedère' een inventarisatie gegeven van alle gebieden met cultuurhistorische waarden, inclusief de belangrijkste linies en stellingen. De verantwoordelijke ministers spraken af om een aantal van deze monumenten op te nemen in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Lagere overheden konden dus niet langer meer naar eigen welgevallen monumenten vertroetelen of verwaarlozen. Het was voor het eerst in het naoorlogse ruimtelijke ordeningsbeleid dat er voor het strategisch-historisch landschap een belangrijke plaats werd toegekend in de toekomstige planvorming.
De Stichting Menno van Coehoorn beijvert zich voor het behoud van vestingwerken. Op tal van plaatsen is in het verleden gestreden. De verdedigers van ons land hebben in verschillende episoden van ons land op inventieve wijze gebruik gemaakt van water, land en bouwwerken om vijandelijke indringers het hoofd te bieden. In 2004 bracht de Rijksdienst voor de Monumentenzorg het thema 'Linies en stellingen' landelijk onder de publieke aandacht. Veel van wat hiervan over werd opengesteld voor het publiek. Het thema was passend bij de herdenking in dat jaar van de belangrijkste vestingbouwer uit de Nederlandse geschiedenis: Menno van Coehoorn. (zie 'Mars et Historia' 2004-2).

Onderstaand artikel bevat een klein segment van de Nederlandse militaire geschiedenis en gaat over het strategisch verdedigingsplan van het Nederlandse opperbevel aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog. Met name wordt gelet op de betekenis van de linies en stellingen, de ligging, de achtergrond en de inrichting daarvan. Ook wordt nagegaan wat de betekenis is geweest van opperbevelhebber generaal Henri G.Winkelman (1876-1952) in verband met het defensieplan.

Neutraal achter de linies
De Frans-Pruisische oorlog van 1870-'71 maakte het politiek afzijdige Nederland duidelijk dat de neutraliteit een meer actieve vorm moest krijgen. Ook bleek de dreiging niet langer primair uit het zuiden, Frankrijk, maar van onze oosterburen afkomstig. Als gevolg van de toenemende spanning werd uiteindelijk de 'Vestingwet' in 1874 aangenomen. Hierin werd gekozen voor een geconcentreerd vestingstelsel met de Nieuwe Hollandse waterlinie als kern. Tegelijk kwam meer aandacht voor het, mobiele, Veldleger. De regering meende dat gewapende neutraliteit geloofwaardig zou overkomen, waarbij afzijdigheid en afschrikking samengingen. Mocht dit beleid falen en Nederland worden aangevallen, hoopten we ons te verbinden met de tegenpartij van de agressor. Intussen werden linies en Veldleger versterkt, zij het voortdurend geplaagd door geldtekorten. Gedu-

rende de Grote Oorlog van 14 - 18 leek de neutraliteitspolitiek een succes.
Tijdens het interbellum werd de toon gezet door de Legerwet van 1922. Pacifistische en economische motieven streden om het hardst om de legeruitgaven laag te houden. Waar andere landen de mobiele oorlogvoering bestudeerden en gemechaniseerde en gepantserde eenheden in het veld brachten, bleef ons land achter in geharnaste neutraliteit. De Nederlands 'weermacht' steunde vrijwel geheel op de klassieke statische stellingen.



Grote kaart van Nederland

De Eerste Wereldoorlog had de beperkingen van grote forten, zoals bij Verdun, aangetoond. Na deze oorlog werd de functie van het fort opgesplitst en decentraal toegepast in de linies door middel van een groter aantal kleine betonnen versterkingen. Elk van deze bunkers had een specifieke functie, zoals commandovoering, mitrailleuropstelling, verbindingen enz. Kleinere bunkers waren meer gestandaardiseerd en goedkoper en minder kwetsbaar. Voorheen betekende de val van een fort vaak het verloren gaan van een linie. Nu stonden de bunkers verspreid en kon de linie langer in stand blijven na het verlies van enkele bunkers.
De nieuwe inzichten stuitten op bezwaren van de Nederlandse legerleiding die als tijdrovend en kostbaar bestempelde. Uiteindelijk werden veel Nederlandse linies een samenstelling van oude vestingsteden, grote 19e eeuwse forten en honderden nieuwe kleine kazematten. In 1922 werd het commando Vesting Holland opgericht, dat behalve Zeeland, de westelijke helft van ons land omvatte. Dit gebied moest tot het uiterste worden verdedigd. Vele vestingen verdwenen, andere werden voorposten van de Vesting Holland.
In de jaren '30 werd geïnvesteerd in linies en beton. Er werden ruim 2000 kazematten gebouwd met als gevolg dat er nauwelijks geld resteerde voor pantserwagens en vliegtuigen. Het resultaat was een verdediging met een sterk statisch karakter.
De Nederlandse strategische positie was in de loop van de 20e eeuw gewijzigd. Reeds voor 1914 maakten de Franse en Belgische verdedigingslinies het aannemelijk dat Duitse troepen deze linies zouden omtrekken via het zuiden van ons land. Tijdens het interbellum groeide deze dreiging. Militaire kringen vreesden dat Duitsland met een omtrekking door Noord-Brabant en Limburg de Nederlandse neutraliteit zou schenden.

Winkelmans 'comeback'
Tijdens de mobilisatie in het najaar van 1939 was er een crisis ontstaan tussen het Algemeen Hoofdkwartier en het Binnenhof. Minister van Defensie A.Q.H. Dijxhoorn en opperbevelhebber van land- en zeemacht, generaal I.H. Reijnders, konden niet door

een deur. Afbakening van bevoegdheden en de inhoud van het strategisch beleid vormden de hoofdingrediënten van het conflict. Reijnders werd in februari 1940 ontslagen. Als opvolger werd na enkele dagen crisisberaad een oudgediende met goede papieren naar voren geschoven: reserve luitenant-generaal Winkelman. Deze infanterieofficier, liberaal en van protestantse afkomst, had juist in 1934 zijn carrière beëindigd. De korte stevig gebouwde figuur was een bescheiden man van weinig woorden.



generaal Henri G. Winkelman (1876-1952)

Hij werd geprezen om zijn organisatietalent, kon uitstekend samenwerken en was hij begiftigd met groot verantwoordelijkheidsbesef. Mede door deze kwaliteiten werd Winkelman eind 1939 teruggeroepen om de wapenrok weer aan te trekken. In februari 1940 werd hem onverwacht de hoogste post in de militaire hiërarchie aangeboden, waarmee hij met een 'ik accepteer het' akkoord ging. Deze 'come back' bracht de generaal, nu in de functie van opperbevelhebber van land- en zeemacht in het Algemeen Hoofdkwartier aan het Lange Voorhout te Den Haag. Hiermee kwam een einde aan de vertrouwenscrisis tussen het opperbevel en minister Dijxhoorn wat resulteerde in constructief overleg. Inmiddels bood de oorlogsdreiging een weinig rooskleurig perspectief. Toen een journalist Winkelman vroeg wat hij van zijn nieuwe functie vond in verband met de gespannen internationale verhoudingen, antwoordde hij: 'Een moeilijke opdracht, maar een soldaat doet zijn plicht!'.

Op basis van de door de regering verstrekte 'Opdracht' schreef Winkelman een nieuwe strategisch plan. Primair moest het economische en politieke centrum, het 'hart des lands', ofwel de Vesting Holland, worden beschermd, zo mogelijk met de hulp van bondgenoten. Spoedig begon de nieuwe opperbevelhebber met zijn verkenningsreizen. Over gladde wegen tijdens de ijzig koude winter trok hij de linies langs. Tenslotte werden rondvluchten gemaakt met een Fokker F-VII boven alle stellinggebieden. De opperbevelhebber vond dit een zeer nuttige ervaring en raadde zijn lagere commandanten dit ook eens te doen.

De oriëntaties stemden hem niet optimistisch over de capaciteiten van de krijgsmacht. Mobiele oorlogvoering achtte hij nauwelijks mogelijk. Bewapening en oefening waren ontoereikend, waardoor werd afgezien van offensief optreden.

De betekenis van de linies in de strategie van Winkelman is daarmee duidelijk: alle troepen werden in linies en stellingen, dus defensief, opgesteld. Ook het voor mobiele, offensieve oorlogvoering bestemde Veldleger van luitenant-generaal J.J.G. van Voorst tot Voorst, moest het onderspit delven. Deze legermacht kwam in de Grebbelinie en langs de grote rivieren te liggen.

Als gevolg van de verwaarlozing van de defensie moest er in het najaar van 1939 en in de winter van 1940 hard worden gebouwd aan het liniestelsel, het meest door de militairen zelf. Hierdoor bleef er weinig tijd over voor oefeningen, vaak maar twee dagen per week! Op overige dagen werd gegraven, maar ook moest er tijd worden besteed aan sport, wachtlopen, wassen en geestelijke verzorging. Regelmatig deden hoge militairen inspecties. Maar ook parlementariërs, ministers en niet zelden koningin Wilhelmina, waagden zich in de stellingen om zich op de hoogte te laten stellen hoe de neutraliteit zou worden verdedigd en om 'onze jongens' een hart onder de riem te steken. Deze jongens waren tijdens de mobilisatie ingekwartierd in gevorderde boeren schuren en scholen. Hun 'leger' bestond uit krib met strozak waarin ze 's nachts werden getergd door kriebelend ongedierte. Hier

tegenover stond het genot van film en cabaret door de afdeling 'Ontwikkeling en Ontspanning' georganiseerd, dat weer werd voorafgegaan door vaak kwellende inspecties. Desondanks zongen ze over 'Blonde Mientje' met het hart van ijzerdraad en 'Wie heeft er suiker in de erwtensoep gedaan?' terwijl ze sigaretten rookten uit het pakje 'Ergens in Nederland'.

Wat is een stelling?

Hoe een stelling of linie, deze woorden worden meestal door elkaar gebruikt, er precies uitzag wist - behalve de soldaat - de tijdgenoot nauwelijks. Vrijwel alle stellingen lagen in gebieden waar sinds de mobilisatie de staat van beleg van toepassing was volgens de oorlogswet van 1899. In het stellinggebied hadden militairen vergaande bevoegdheden. Zij mochten er bijvoorbeeld vorderingen doen. Burgers hadden nauwelijks toegang tot de stellinggebieden. Als er al foto's van een stelling werden gepubliceerd waren deze zorgvuldig gescreend en met het onderschrift 'ergens in Nederland' naar de pers gestuurd. Immers de vijand keek en luisterde altijd mee…



troepen in de loopgraven achter de infanterieschilden (Ver. Hist. Militaria -groep 39-40)

Een stelling is een voorbereide en geïntegreerde opstelling van troepen en wapens. De weerstand wordt in de eerste plaats gevormd door het moreel en geoefendheid van de troep. Daarnaast spelen materiële zaken, zoals bewapening, dekkingsmogelijkheden etc. een rol.

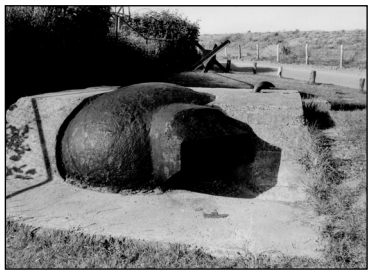
De Nederlandse stelling van 1939 - 1940 was min of meer als volgt opgebouwd:

In het voorterrein waren inundaties gesteld. Deze uitgestrekte onder water gezette gebieden, 40 tot 60 cm diep, waren ingedeeld in zogenaamde inundatiekommen. Een kom was een afzonderlijk deel van de inundatie, omgeven door kaden. Iedere inundatiekom lag op een andere hoogte en had een afzonderlijk waterpeil. Op die manier konden de inundaties zich uitstrekken over een gebied met wisselende hoogte en lagen de inundatiekommen dus als een soort terrassen in het landschap. Voor infanterie waren het moeilijk te nemen hindernissen. Riskanter was het voor ruiterij, veldgeschut of pantserwagens zich in de inundaties te wagen. Sloten en greppels, die door de waterspiegel aan het gezicht waren onttrokken, vormden ware valkuilen. Vóór de stellingen en in de inundaties waren prikkeldraadversperringen aangebracht (Friese ruiters egels, etc.) Ook waren mijnen gelegd. Accessen, hoger gelegen terreindelen zoals dijken en spoorlijnen, werden versperd met stalen profielbalken, de zogenaamde 'aspergeversperring' en verhakkingen (gevelde bomen). Bruggen waren gereed om te worden opgeblazen.

Ondanks de inspanningen van ingenieurs en militairen, die streefden naar optimale weerbaarheid van de stelling, werd de effectiviteit ernstig beperkt. De overheid stond om economische redenen geen ruimingen van boomgaarden en schuren. Deze obstakels belemmerden het zicht van de troepen ernstig en bood tegelijkertijd de vijand het voordeel om de kazematlinie gedekt te benaderen.

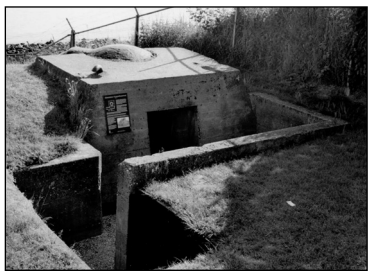
Een krachtige stelling behoorde opgebouwd te zijn uit lagen. Wanneer de inundaties voor de stelling ontbraken, dan lagen er voorposten in loopgraven met veldversterkingen om de vijand te vertragen. De antitankgracht, een smal kanaal, moest tanks en pantserwagens tegenhouden. Achter deze gracht en de inundaties lag de één à twee kilometer brede hoofdweerstandsstrook, die

bestond uit drie linies: de frontlijn, de stoplijn en de ruglijn.
In de frontlijn lagen de gevechtsloopgraven. Het waren in de grond uitgegraven sleuven, waarbij de diepte afhankelijk was van het grondwaterpeil. De wanden waren versterkt met hout, gevlochten rijshout of zandzakken. Loopgraven waren in een zigzag patroon aangelegd, de zogenaamde traversen, als dekking tegen zijwaarts inkomend vuur of scherfwerking, zodat schade door voltreffers beperkt werd. In de wanden waren opslagplaatsen, granaatvrije schuilplaatsen etc. gemaakt. Grotere onderkomens dienden als commandopost of verbandplaats. Boven de loopgraaf was gaas gespannen waarin stroken jute zorgden voor camouflage.



g-kazemat, voorzijde

In de frontlinie lagen verschillende soorten betonkazematten die als een aaneengesloten front mitrailleurvuur konden geven. Een veel voorkomend type was de s-kazemat, of 'stekelvarken'. Deze had drie tot zeven schietgaten, maar in de meeste gevallen drie, die primair frontaal maar ook flankerend, zijwaards, vuur gaven. Een zwak punt van deze kazemat waren de grote schietramen die bij latere gevechten een makkelijk doelwit bleken. Effectiever, maar veel duurder, was de g-kazemat, met gietstalen koepel die in een betonnen huis was gegoten. Hierin stond een zware mitrailleur, meestal frontaal gericht. Typerend was het lage profiel, waardoor deze moeilijk was te treffen. De Duitse bezetter had later waarderende woorden over de kracht van deze kazemat.



g-kazemat, achterzijde met naderingsgang (Vlissingen)

De flankerende beton- of b-kazemat stond vaak meer achterwaarts, tussen de stekelvarkens. De vuursector van dit betonwerk stond dus altijd haaks op het front, bedoeld om de vijand in de flank te bestrijden. Bovengenoemde kazematten waren over het algemeen bewapend met de lichte 'Lewis'- of de zware 'Schwarzlose'-mitrailleur.
Tenslotte was er de betonnen groepsschuilplaats de 'piramide' of type-p, die geen wapenopstelling bezat. Gewoonlijk was deze kazemat, die ruimte bood aan dertien man, in het loopgravenstelsel opgenomen.
De tweede linie was de stoplijn, waar een aanval definitief gekeerd moest worden en van waaruit een tegenaanval moest worden ingezet in het geval de frontlinie bezweek.
De ruglijn vormde de laatste weerstandslijn. Hierachter stond de veldartillerie, die de vijand onder vuur kon nemen ver voordat hij de stelling was genaderd. Van groot belang was dat de stelling beschikte over voldoende luchtdoelartillerie. Als de gehele stelling aan beide flanken aansloot op een andere stelling of hindernis, was de linie niet snel te omtrekken.
Tenslotte werd de samenhang van de stelling in hoge mate bepaald door de commandovoering. De stellingcommandant, die zich achter de stelling bevond, moest het overzicht van de strijdbewegingen krijgen via radio en telefoonberichten die werden doorgegeven via kwetsbare bovengrondse kabels. Het totaalbeeld zou de commandant in staat stellen adequate tegenacties te ondernemen. Helaas waren de verbindingen slechts aanwezig tot op compagniesniveau. Binnen de compagnie en

tussen de kazematten, moest men zich behelpen met ordonnansen. Dat het werk van de ordonnans in het heetst van de strijd onmogelijk was, zal duidelijk zijn, met als gevolg dat de kazematbemanning geheel geïsoleerd de strijd moest voeren.

Mocht een linie een beeld van kracht oproepen, dan moest die kracht onder oorlogsomstandigheden vooral opgebracht worden door de militair. Zo was het bedienen van de wapens in de kazemat bepaald geen sinecure. In dit kleine, door een olielamp, schaars verlichte onderkomen waren de militairen vrijwel geheel geïsoleerd. Men speurde naar de vijand, meestal nadat deze het eerste schot had gelost.



kazemat type s-3 (Grebbeberg)

Op ieder verdacht object in de vuursector werd geschoten. De atmosfeer in de kazemat was benauwend. Terwijl de schutter vuurde, bediende een andere militair de luchtpomp om kruitdamp te verdrijven. Nieuwe munitie werd aangevoerd en de mitrailleur, gloeiend heet, werd door een derde soldaat gekoeld door water in de watermantel van het wapen te brengen. Niet zelden stokte het wapen. Regelmatig kreeg de kazemat een enorme stoot van een voltreffer. Na enige tijd werd het vervullen van 'den Vaderlandsche plicht' door lawaai, stank en hitte zwaar op de proef gesteld. Zintuiglijke beperkingen maakten de strijd moeilijk. Daarnaast was er de innerlijke strijd tussen gevoelens van wanhoop en het bevel van het kader: stand houden tot de laatste man en de laatste kogel!

De Grebbelinie

De Valleistelling, of meer populair de Grebbelinie, is ontstaan uit een aantal schansen en een liniedijk in de 17e eeuw. Pas aan het begin van de 18e eeuw komen voor het eerst de term Grebbelinie voor in een rapport over de mogelijkheden van gecontroleerde inundaties in de Gelderse Vallei. Dit stuk was opgesteld door de directeur-generaal van de fortificatiën, Menno van Coehoorn. In de loop der eeuwen is deze linie wisselend opgebouwd en verwaarloosd naar gelang de politieke situatie, tot deze in 1940 een hoofdrol ging spelen in de Nederlandse verdediging.

De militaire top had in de loop van de tijd behoorlijk wat kennis verworven op het gebied van de militaire waterbeheersing. Water was in de Hollandse Waterlinie een betrouwbare binnenlandse bondgenoot gebleken. Deze kennis kon, aangepast aan de tijd, dus ook worden toegepast in de Gelderse Vallei.

De Grebbelinie loopt, in hoofdzaak als een liniedijk waarvòòr de inundaties lagen, vanaf de Nederrijn langs de Bisshop Davidsgrift, ook wel Valleikanaal, in noordelijke richting via Amersfoort en langs de Eem tot aan het IJsselmeer. De Gelderse Vallei heeft tussen de Nederrijn bij Wageningen en het IJsselmeer een niveauverschil van 6.5 meter. De Nederrijn, het IJsselmeer en enkele beken leverden water, dat via inlaatsluizen de inundaties kon bereiken. Het leger zou in geval van oorlog extra coupures in de dijken maken om water in te laten. Om leegstromen te voorkomen waren inundatiekommen aangelegd, elf in getal. Door middel van een stelsel van dammen en sluizen kon in iedere kom het water worden vastgehouden en het waterpeil apart worden geregeld. Kortom, een compleet waterbouwkundig werk.

De inundaties werden in het najaar van 1939 gesteld, maar in de meeste inundatiekommen was in mei 1940 het vereiste waterpeil niet bereikt. De antitankgracht in

het zuiden van de linie stond zelfs droog. Kwetsbaar waren drie hoger gelegen gebieden die nauwelijks waren te inunderen: het gebied ten oosten van Amersfoort, de Emminkhuizerberg bij Veenendaal en het gebied ten oosten van Grebbeberg. Deze accessen zou de vijand kunnen gebruiken om zijn offensief in te zetten. Sterk ontwikkelde weerstandbiedende voorposten, in loopgraven met mitrailleurs in veldversterkingen, en toegangswegen met extra posten moesten een aanval en opmars vertragen, waarna de troepen zich zouden terugtrekken op de frontlinie. Tijdens de mobilisatie in het najaar van 1939 rees er grote onenigheid tussen de minister en zijn opperbevelhebber over de vraag waar de hardnekkige verdediging moest plaatsvinden. In het concept van Reijnders speelde, naar oude traditie, de Hollandse Waterlinie een grote rol. Hij dacht het Veldleger op te stellen achter de Grebbelinie, om het na de eerste gevechtscontacten, terug te trekken. Hij dacht dan achter de Nieuwe Hollandse Waterlinie (oostfront van de Vesting Holland) de eindstrijd aan te binden. Van oorsprong was de Grebbelinie een voorpost van de Hollandse Waterlinie. Zo ook in het concept van Reynders. Winkelman achtte de strategie van Reynders te riskant, omdat het de troepen in beide linies weerstand moest bieden en tussentijds zich moest verplaatsen, nota bene door de Nieuwe Hollandse waterlinie heen!



groepsschuilplaatsen, type p (Diefdijk)



loopgraven (reconstructie Grebbeberg)

De nieuwe opperbevelhebber maakte van de Grebbelinie een hoofdverdedigingslinie. De keuze op de Grebbelinie werd mede ingegeven door de toenemende betekenis van het luchtwapen. Vliegtuigen hadden vanaf deze linie een grotere afstand af te leggen om steden als Amsterdam en Utrecht te bereiken terwijl eigen luchtdoelgeschut meer gelegenheid had vijandelijke toestellen onder vuur te nemen. Ook lagen de grote steden nu buiten bereik van vijandelijke artillerie. Bovendien bood het beboste gebied van de Utrechtse Heuvelrug goede dekkingsmogelijkheden voor de troepen en voorraden. De verouderde Nieuwe Hollandse Waterlinie, met zijn uitgestrekte polders, watervlakten en dijken, bood daarentegen nauwelijks dekkingsmogelijkheden en bescherming tegen luchtaanvallen. De honderden betonnen groepsschuilplaatsen (type p) die pas waren afgebouwd hebben dit niet veranderd.

Na de wisseling van het opperbevel werden eenheden onttrokken aan het oostfront van de Vesting Holland en toegevoegd aan het zuidfront. Vooral werden extra inspanningen gedaan het Grebbefront te versterken. De linie was nauwelijks ontwikkeld en hier werd de frontale aanval verwacht. Achter de inundaties werden versterkingen aangebracht: in en achter de liniedijk werden in rap tempo kazematten gebouwd. Met intensief graaf- en bouwwerk werd pas in de winter van 1940 begonnen.

Eens arriveerden prins Bernhard en een aantal hoge officieren van het Hoofdkwartier om een kijkje nemen bij de werkzaamheden. Tijdens het bezoek bleek op één van de kazematten de naam 'Bernhard' te zijn

gekalkt en op een volgende de naam van zijn broer Aschwin. Groot was de verlegenheid van de officieren toen op een derde kazemat 'rotmoffen' was te lezen. De prins, zelf een Duitser en pas enkele jaren in ons land, vatte het op als 'een goeie grap van de jongens' en niet persoonlijk gericht. De soepele hantering deed de officieren opgelucht ademen. Ze konden het werkbezoek voortzetten.

De kwetsbare zuidflank, het Grebbeacces bij Wageningen, vroeg bijzondere aandacht: een 32 tal kazematten (waarvan 19 van het type-g) moesten een spervuur leggen. Meer oostelijk werden voorposten gelegd, terwijl de verkeersweg naar de berg kon worden versperd met een staalkabel. Bovendien werd bij dit hooggelegen acces, een bomvrij motorgemaal gebouwd om inundaties te stellen. Dit was in 1940 niet gereed. Ondanks dat er in 1939 en 1940 271 betonkazematten waren gebouwd moest er aan de linie in 1940 nog veel worden verbeterd. Begin 1940 stond er voor de Grebbelinie een omvangrijk plan op stapel: het zogenaamde betonplan. Deze hoofdweerstandslinie zou extra worden versterkt met g -kazematten en meer betonnen onderkomens en gevechtskazematten van een zwaarder type. Helaas is het betonplan niet verder gekomen dan de tekentafel. Het karwei zou nog ruim een half jaar vergen. Na de herschikking van troepen in de winter van 1940, lagen er twee legerkorpsen van het Veldleger, samen 44 bataljons infanterie en 22 afdelingen veldartillerie (ca. 26.000 man) sterk, wat zonder meer als krachtig kan worden aangemerkt. De strategie van Winkelman was dus qua opstelling van de troepen op orde, maar qua bouw van versterkingen bepaald niet.



mitrailleur, 'Schwarzlose'

Tenslotte is het opmerkelijk, nadat de Grebbelinie tijdens de meidagen van 1940 in het zuiden was doorbroken, het Veldleger zich heeft teruggetrokken op het oostfront van de Vesting Holland. Hoewel dit van origine niet het plan was van Winkelman, wilde hij een riskante tweede verdediging van de Vesting Holland niet uitsluiten.

Een bijzonder krachtige stelling lag op de Afsluitdijk, bij Kornwerderzand vlak voor de Friese kust. Moderne kazematten beschermden de Vesting Holland tegen een aanval uit het noorden. Tegelijk beschermden zij de spuisluizen in de dijk die het waterpeil van het IJsselmeer werd regelden. Dit peil bepaalde mede de waterhoogte van inundaties in de Hollandse Waterlinie en de Grebbelinie.

Besluit

De schending van de Nederlandse neutraliteit op 10 mei 1940, maakte duidelijk dat een klein land zonder bondgenoten zich onmogelijk kan staande houden. De betekenis van de linies en stellingen in de strijd tegen Duitsland is beperkt, maar niet onbelangrijk geweest. Plaatselijk, aan de rivierlinies, is kortstondig fel weerstand geboden. De Grebbelinie heeft de Duitse opmars slechts drie dagen en niet de verwachte drie weken vertraagd. In zeker opzicht heeft de zwakke Peel-Raamstelling redelijk gefunctioneerd, doordat Nederlandse eenheden de kans kregen terug te trekken, terwijl bij Mill één dag effectieve tegenstand werd geboden. De beperkte weerstandbiedende functie van de kazematlinies was niet zozeer te wijten aan de tekortkomingen van de linies en stellingen 'an sich', als meer aan de ontoereikende kracht van de Nederlandse armee in zijn totaliteit. We noemen er slechts enkele: De kazematlinies kregen te weinig vuursteun van de veldartillerie. Daardoor kon het Duitse geschut, denk aan de beruchte

88mm!, de kazematten dicht naderen en ongehinderd beschieten. Van doorslaggevende betekenis was vooral het gebrek aan eigen of geallieerde luchtsteun. De Duitsers hadden een overmacht aan deze middelen en waar de 'Luftwaffe' verscheen had dit naast materiele schade ook ernstige gevolgen voor het moreel van de Nederlandse troepen. Ook bleek dat de hoop van het opperbevel op geallieerde steun, een gok was met onvoldoende basis.

Een ander aspect is dat de vijand de linies negeerde door het gebruik van de derde dimensie. Duitse Luchtlandingeenheden landden rond Rotterdam en Den Haag en hadden het gemunt op de, bínnen de Vesting Holland gesitueerde, militaire en politieke top. Een juist opgestelde reservemacht, het I[e] Legerkorps in de Vesting Holland, deed de Duitse operaties rond de Hofstad uitlopen op een fiasco. Maar elders binnen de Vesting Holland wist het leger het initiatief niet meer in handen te krijgen. Dit onverwachte strijdscenario binnen de Vesting Holland leerde dat de Nederland zich te eenzijdig op een stellingenoorlog als in '14-'18 had voorbereid. In de mobiele component van de strijd, pantserwagens en met name vliegtuigen, was onvoldoende geïnvesteerd.

Ten slotte blijkt uit de strategie van Winkelman de continuïteit met het verleden liniestelsel. Opvallend is zijn visie op de Peel-Raamstelling die sterk overeen kwam met de conclusies van de legerstaf aan het begin van de 20[e] eeuw. In beide gevallen zag men dat er veel te weinig troepen beschikbaar waren. Om die reden concentreerde Winkelman de verdediging geheel binnen de Vesting Holland.



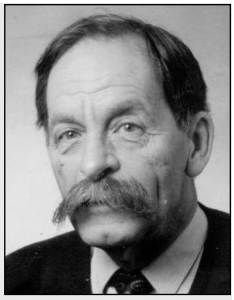
gedenkzuil van de gesneuvelden op het ereveld op de Grebbeberg

Het verdedigde gebied, de Vesting Holland en Utrecht, waar omheen de verdediging was geconcentreerd was niet omvangrijk. Gezien de mogelijkheden van het leger bleek dit echter het maximaal haalbare om te verdedigen. Uit deze keus blijkt de realistische kijk van de opperbevelhebber op de strijdkrachten, zonder deze te overschatten. Winkelman maakte de Grebbelinie tot hoofdverdedigingslinie. Met recht mogen de namen van de man en de linie aan elkaar verbonden worden in het collectief geheugen. De generaal en het slagveld van zijn mannen belichamen de strijd van een klein land tegen een grote overmacht. Een strijd die eenvoudig niet te winnen was. Daarom was de uitkomst ook niet teleurstellend.

Enkele van de belangrijkste geraadpleegde bronnen:

- Parlementaire Enquêtecommissie regeringsbeleid 1940-1945 Den Haag 1949, dl. 1 en 2
- V.E. Nierstrasz, Inleiding en Algemeen overzicht van de gevechtsdagen van 10-19 mei 1940, Den Haag 1957
- Onze oorlog 10-14 mei 1940, verzameling publicaties verschenen in De Militaire Spectator juni 1940-juni 1941, Den Haag 1941
- H.R. Visser, J.S. van Wieringen, Kazematten in het Interbellum, Utrecht 2002.
- Jaarboek 1989-1990 Stichting Menno van Coehoorn, Zutphen 1990.
- H. Amersfoort, P.H. Kamphuis, Je Maintiendrai, a concise history of the Dutch army, Den Haag 1995
- Teo van Middelkoop, Een soldaat doet zijn plicht, Generaal H.G. Winkelman, zijn leven en betekenis als militair (1876 – 1952) Zaltbommel 2002
- J.R. Bruijn, Met man en macht, de militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000, Amsterdam 2003
- Bert Rietberg, De Grebbelinie, een cultuurhistorische gids, Utrecht 2004

Theo Postma



OP BEZOEK BIJ ...

KAREL NICOLAS

Hij was bij mijn beëdiging de paradecommandant van wie mijn moeder zei dat het een rotvent was omdat die jongens met die geweren het van hem steeds over moesten doen terwijl ze het volgens haar zo mooi deden. Ze had alleen 'over' verstaan en niet het uitvoeringscommando: 'geweer'. Deze anekdote wordt voor de zoveelste keer door ons opgehaald want we hebben elkaar in de loop der jaren wel vaker ontmoet.
Ons gesprek van nu vindt plaats in zijn studeerkamer met boekenkasten, vol ordners over de geschiedenis van het korps Mariniers, over hun uniformen en over de Spaanse successieoorlog waaraan ze met drie regimenten hebben meegedaan. Boven op de kast liggen stenen bijlen uit voormalig Nieuw-Guinea, aan de muur hangen andere herinneringen uit zijn leven. Dat leven begon in 1930 in Den Haag maar verhuisde spoedig naar Limburg, waar Karels vader zijn Afrikaanse mijnbouwloopbaan voortzette bij het Staatstoezicht Mijnbedrijf. De oorlogsjaren waren voor jongens als Karel een spannende tijd, vooral ook omdat zijn vader hoofd van de lokale ondergrondse was. Na de oorlog maakte het strakke U.S.Marines-uniform van een neef/Engelandvaarder grote indruk op Karel. Beroepsmilitair was voor zijn vader onbespreekbaar maar het Korps Mariniers was iets anders en Karel mocht naar het KIM (Koninklijk Instituut voor de Marine). Hulpsportinstructeur vond hij waardeloos maar als jong luitenant amfibische operaties op Texel leiden was echter groots.
Tijdens zijn plaatsing in voormalig Nieuw-Guinea werd hij in 1959 aangewezen om met een aantal mariniers de wetenschappelijke expeditie naar het Sterrengebergte te begeleiden. Over deze tocht heeft u een jaar geleden in Mars kunnen lezen. In het boek Het witte hart van Nieuw-Guinea, door expeditieleider Brongersma, staat een foto van een Papoea-jongetje die aan Karels baard trekt.
Na deze ontmoeting met het stenen tijdperk volgde plaatsing op het Hoofdkwartier van het Korps in Rotterdam waar hij als PR-officier o.a. buitenlandse vlootbezoeken mocht regelen. Een ontmoeting met de Middeleeuwen vond plaats in Jemen waar hij als UNO-waarnemer werd uitgezonden. Een zeldzame leverziekte bracht hem vervroegd terug naar Nederland. Tijdens zijn revalidatie mocht hij zich voor halve dagen bezig houden met de organisatie van het 300-jarig bestaan van het Korps Mariniers in 1965. Dat het voor halve dagen was hoorde hij pas na afloop.
Het optreden als paradecommandant, zoals in het begin genoemd vond plaats op Marinevliegkamp Valkenbug, geen uitdagende plaatsing voor een marinier. Bij zijn uitzending naar de West was er voor het gezin Nicolas eindelijk gelegenheid echtgenoot en vader te volgen. Maar nu terug naar 1965 en de connectie met Mars et Historia. Diekerhoff was de man die Nicolas opdracht gaf de Korpsverzameling in een ruimte op de Van Ghentkazerne tot expositie in te richten. Karel verdiepte zich meer en meer in de Korpsgeschiedenis. Bij een handelaar in militaria, waar hij zocht naar spullen voor de Korpsverzameling, was een oude handschoenenkast met laatjes waarop de namen stonden

van Van Lier, Diekerhoff, Nicolas en anderen. Zoals u misschien weet waren Diekerhoff en Van Lier de oprichters van Mars et Historia. Karel Nicolas hoorde bij de eerste 20 Mars-leden!
De kamer met de Korpsverzameling op de kazerne verhuisde naar het Hulskampgebouw en werd een heus Mariniersmuseum met Karel als directeur. Pas bij de verhuizing naar de overkant, naast het 'Witte Huis', toonde de Marinestaf haar interesse. Met een nieuwe (burger)directeur verdween Karels plezier in het Museum. Hij wijdde zich meer op zijn studie geschiedenis, die hij in 1980 begonnen was. Zijn afstuderen was ook de reden dat hij geen tijd meer had voor bestuurslid van Mars. Dat de goede relaties met het museum zijn hersteld hebben we kunnen zien in de tentoonstelling over Nieuw-Guinea.
Momenteel is Karel bezig met boeken over de uniformen van mariniers en een landing van de mariniers op Martinique in 1674 onder De Ruyter. Zijn landingsorders vormen in de moderne tijd nog steeds waardevolle lessen!
Tot slot: Karel Nicolas is ook nog adviseur voor de commissie die 400ste geboortedag (in 2007) van de grote admiraal gaat herdenken. Rustig aan doen is er voor Karel nog niet bij, maar zijn Anet zorgt er wel voor dat hij, na zijn hartaanval, het niet te gek maakt.

Voor U gelezen door Kees Schulten



OORLOG, MIJN ARME SCHAPEN

Een andere kijk op de Tachtigjarige Oorlog 1565-1648

(Franeker, Uitgeverij Van Wijnen, 2004), 686 bladzijden, geïll.
Prijs: € 69,50
Door Ronald de Graaf

Dit met enthousiasme en in een persoonlijke stijl geschreven boek behandelt de oorlogvoering tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Zoals op de omslag staat te lezen brachten historici van naam een positief oordeel over dit boek uit. Jonathan Israël spreekt van 'indrukwekkend, excellente prestatie' en Geoffrey Parker van 'fascinerend, de oorlog komt echt tot leven'. Dat schept grote verwachtingen. Het doel van dit boek is ' proberen vast te stellen hoe en met welke middelen, methoden en technieken deze strijd werd gevoerd en hoe deze in de loop van de tijd veranderden'.Het resultaat zou moeten zijn, zoals de ondertitel aangeeft Een andere kijk op de Tachtigjarige Oorlog. Die andere kijk heb ik vooralsnog niet kunnen ontdekken.
In de gedeelten die handelen over de politieke en religieuze ontwikkelingen zet de schrijver de opstandelingen tegenover de Spanjaarden. Hij spreekt van de Spaansgezinde Staten van Holland in 1572 en van de Spaansgezinde steden als Amsterdam en Nijmegen. Maar lag het niet anders? In die tijd van gisting en verschuivingen draaide het toch om innerlijke spanningen en wrijvingen met de wettige regering in Brussel?
In het werk treft men veel militaire begrippen aan. 'Soms voegde ik - aldus De Graaf - er aan

toe dat hier de oorlogvoering vanuit het perspectief van de opstandelingen het hoofdonderwerp is, waarbij allerlei elementen uit het hedendaagse strategische denken worden toegepast op het 16de- en 17de eeuwse bronnenmateriaal'.
Militaire begrippen worden inderdaad royaal rondgestrooid: strategie, tactiek, amfibische interdictie, center of gravity, Schwerpunkte, guerrilla, pivot, theater commanders, guerre do matto. Over de toepasbaarheid van moderne militaire begrippen heeft J.W.Wijn een duidelijk standpunt ingenomen. (zie p.351) Wijn schreef: ' Strategische doorbraak, strategische omvatting, operatiën op de binnen - en buitenlijnen, strategische voorhoede, flankdekking, opmarsch en concentratie zijn in dezen tijd onbekende begrippen. Men zou slechts kunnen vragen, of er wel van strategie sprake was'. Kennelijk is De Graaf het niet eens met Wijn en verwijst hij naar Clausewitz, Ho Chi Minh, Giap en Nasution, met alle risico's van dien.
Het vergelijken van hedendaagse omstandigheden met die van vroeger kan gemakkelijk leiden tot misvattingen. 'Een kapitein, schrijft De Graaf, hoort in het voorste gelid te strijden, maar een kolonel of goeverneur niet (p.225)'. In onze tijd is dat zo, maar in de zestiende en zeventiende eeuw werd van de hogere bevelhebbers iets anders gevraagd en ging het er anders aan toe.
In een vuistdik boek als het onderhavige komen onvermijdelijk vergissingen voor Op p. 319 wordt bijvoorbeeld contravallatie verward met de circumvallatie, terwijl op p.415 de beide termen wel juist worden omschreven. Onjuist is de opmerking op p.194 betreffende Bergen op Zoom :' Sommige plaatsen kreeg hij (Parma) via verraad of door omkoperij (Bergen op Zoom, Lier, Brugge etc,)' Bergen op Zoom werd nimmer verraden of verkocht. De strijd om Zutphen in 1587 wordt verkeerd beschreven Op p.228 staat namelijk : ' Erger nog, het weerhield Stanley en York er niet van in 1587 de twee IJsselsteden(i.c. Deventer en Zutphen) aan de vijand te versjacheren'. In 1587 was York gouverneur van de schans tegenover de stad en was Zutphen in bezit van de landvoogd Parma. York veranderde in 1587 van kamp en gaf de schans aan Parma over. De stad zelf werd in 1589 door Maurits veroverd, nadat de schans ook weer in zijn handen was gevallen. Zutphen werd dus niet verkocht.
De registers waren kennelijk de sluitpost van dit werkstuk, want zij bevatten nog al wat lacunes en vergissingen. Enkele voorbeelden ter illustratie: Bommel en Zaltbommel zijn geen verschillende plaatsen. Keizer Ferdinand III verwijst naar de kardinaal-infant don Fernando die uiteraard nooit keizer is geweest. Met Ernst van Mansfeld wordt verwezen zowel naar Ernst, als naar Pieter Ernst en Karel.

Dr.G.T. Haneveld,

diende als arts bij de Koninklijke Marine, specialiseerde daarna in de pathologische anatomie en was als zodanig tot zijn pensioen werkzaam bij de Rijksuniversiteit Utrecht; hij is tevens medisch-historicus.

DE SEENOT RETTUNGSDIENST 1940-'45 IN NEDERLAND

Wanneer tegenwoordig bij het Kustwachtcentrum in Den Helder een melding binnenkomt over een in zee gecrashed vliegtuig of over een schip of een enkele drenkeling in nood, worden van daaruit onmiddellijk allerlei reddingsacties gecoördineerd. Nabij gelegen schepen worden opgeroepen uit te kijken; wellicht worden schepen van de Koninklijke Noord- en Zuid Hollandse Reddingmaatschappij gealarmeerd en zo nodig stijgen helikopters of vliegtuigen voor een Search And Rescue operatie op. Vóór de Tweede wereldoorlog werden dergelijke reddingsacties op zee ook al talloze malen uitgevoerd, maar toen lagen de accenten bij de reddingmaatschappijen die overal langs de kust konden beschikken over hun stations. Een enkele maal werden schepen van de Koninklijke Marine te hulp geroepen die bij de Visserij-inspectie waren ingedeeld. Het uitbreken van de oorlog bracht hierin drastische veranderingen teweeg. Er verschenen schepen onder auspiciën van het Rode Kruis én er werd hulp verleend vanuit de lucht.

De Duitse Seenot Rettungsdienst

In Duitsland was in 1939 het belang van een goede reddingsdienst in oorlogstijd reeds ingezien. Daarbij ging het niet alleen over het redden van een worstelende drenkeling op zee - dat was een ongeschreven humanitaire wet - maar vliegers waren ook 'duur'. Hoe eerder een verongelukte vlieger weer kon worden ingezet, hoe beter het voor hem zelf én voor de krijgsmacht was. Bovendien betekende de wetenschap dat in geval van een ongeluk op zee, zo snel mogelijk redding kwam, een booster voor het moreel van het vliegend personeel.

Aanvankelijk werden de zeereddingsdiensten van de Luftwaffe en de Kriegsmarine langs de kusten van de Noord- en de Oostzee georganiseerd. Door de uitbreiding van de strijd in de richting van Het Kanaal, naar (Zuid-)Frankrijk en het Middellandse Zee- en Zwarte Zeegebied werden ook daar reddingsvliegtuigen en schepen gestationeerd.

Deze Seenot Rettungsdienst beschikte over snelle schepen - de SB- boote - en over watervliegtuigen type Heinkel 59 en Dornier -18 en 24 die op zee konden landen. Indien dit laatste niet gelukte wierpen zij opblaasbare reddingsboten uit.

Conform een gerevideerde versie van de conventie van Genève (1929) waren de Duitse reddingsschepen beschilderd met een groene band en droegen zij duidelijk het Rode Kruisembleem. 's Nachts moesten zij met lichten varen. De vliegtuigen waren wit geschilderd en voorzien van het embleem van het Rode Kruis.

Kort na de aanval op Nederland kwam boven ons land de Duitse Seenot Rettungsdienst al 'in het geweer'. Hier volgen enkele citaten uit een logboek gedateerd 19 juni 1940.

04.30 dinghy gesignaleerd met vijf man aan boord
04.57 bericht doorgegeven aan Ney (= basis op eiland Norderney); het bericht doorgegeven aan Amsterdam, waar SNR vliegtuig AHIK opstijgt
07.20 AHIK meldt twee zoekende Britse mijnenvegers - zoektocht afbreken
08.35 twee Engelse Schnellboote gesigna-

leerd, vliegtuig wordt beschoten
09.23 vliegtuig landt in Schellingwoude - 1 drijver is beschadigd
12.23 vliegtuig moet voor reparatie terug naar Ney
17.00 Ersatz vliegtuig landt in Schellingwoude
21.15 Protest omdat de Britten de conventie van Genève hebben geschonden; bij nader onderzoek in Ney blijkt dat het reddingsvliegtuig niet als zodanig was aangemeld.[1]

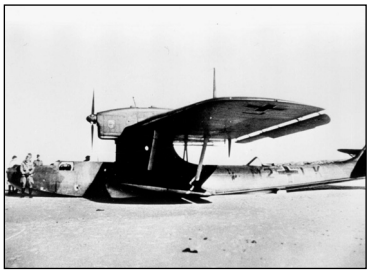


Prof. Dr. med, Dr. med. Honoris causa Erich Püschel die destijds als jong Sanitätsoffizier dienst bij de Seenot Rettungsdienst was ingedeeld, vertelde mij hoe verontwaardigd zij destijds over het beschieten van de reddingsvliegtuigen waren geweest. Later ontdekte hij evenwel dat Duitse vliegtuigen en schepen zich dikwijls niet hielden aan hetgeen door de Conventie was gesteld. Zij vervoerden bijvoorbeeld voorraden en personen terwijl dit was verboden én - erger nog - de reddingsvliegers voerden verkenningsvluchten uit.
Later beschreef Püschel dit uitgebreid in een boek over Die Seenotverbände der deutschen Luftwaffe und ihr Sanitätsdienst 1939-1945 (Düsseldorf 1978). Daarin werd aan de hand van Britse gegevens duidelijk gemaakt op welke gronden de conventies van Genève werden afgewezen wanneer het zeereddingsvliegtuigen betrof. Zo kon, onder andere, niet worden vastgesteld of het om een spionagevlucht dan wel om een reddingsoperatie ging.[2]
Aangezien Püschel in zijn boek niets vermeldde over de Nederlandse zeereddingsdienst en de reddingmaatschappijen en de houding van het Nederlandse Rode Kruis, zal hier in het volgende nader op worden ingegaan.

De Nederlandse reddingsmaatschappijen in oorlogstijd

Tijdens het bombardement van Rotterdam ging een groot deel van de archieven van de Noord- en Zuid-Hollandse Reddingmaatschappij in vlammen op. Direct na de capitulatie van het Nederlandse leger nam in Amsterdam de Grüne Polizei het NZHRM-hoofdkantoor in beslag. De directie verhuisde naar een appartement aan de Herengracht. De gewezen luitenant-ter-zee Hendrik de Booy, die sinds 1906 de leiding had van de reddingmaatschappij, kreeg in 1930 assistentie van zijn zoon H.Th. de Booy ofwel 'Tom'. Nadat in 1933 zijn vader zich had teruggetrokken uit het bestuur, zette Tom de werkzaamheden met enthousiasme voort. Tijdens de mobilisatie werd hij benoemd tot officier bij de Koninklijke Marine Reserve waarbij hij van de marinestaf gelegenheid kreeg door te gaan met zijn werkzaamheden voor de reddingmaatschappij. Gedurende die oorlogsjaren viel dat niet mee. Zo werden zowel de secretaris van de Maatschappij als een bestuurslid opgepakt en een tijdlang in Sint Michielsgestel vastgezet. De Maatschappij had zich in Duitse ogen verdacht gemaakt. Gedurende de eerste oorlogsdagen was de reddingboot de Zeemanshoop van de 'Noord' ofwel de Noord-Hollandse Reddingmaatschappij, ontsnapt naar Groot-Brittannië met een aantal overwegend joodse passagiers. Later werd dit schip in het Verenigd Koninkrijk als communicatievaartuig bij de mijnenveegdienst ingezet.[3]
De Duitsers waren er evenmin zeker van dat er niet meer Nederlandse reddingboten zouden proberen te ontsnappen of contacten

met Britse onderzeeboten zouden onderhouden. Om dit te voorkomen werden er - ondanks de bezwaren van De Booy - voortaan gewapende Duitse militairen geplaatst aan boord. Desondanks slaagden op 20 november 1941 enkele Utrechtse verzetsmensen en een joods echtpaar erin vanuit Hoek van Holland te ontsnappen met een reddingvlet. Na 68 uren peddelen, zetten zij in Reculver voet aan wal.



Hoewel de reddingboten wit waren geschilderd en voorzien waren van het Rode Kruis embleem, voeren steeds gewapende Duitse militairen mee. Op grond hiervan hebben de bemanningen van station Hoek van Holland geweigerd om uit te varen. Uiteindelijk werd besloten dat de Nederlandse reddingboten binnen de vijftien zeemijlgrens zouden blijven en dat meevarende Duitse militairen alleen maar aanwijzingen mochten geven en slechts handvuurwapens zouden dragen.

In de loop van de oorlog brachten geallieerde bombardementen de reddingsmaatschappijen aanzienlijke verliezen toe. De boothuizen van de 'Zuid' werden alle vernietigd, evenals het wippertoestel bij Westkapelle en de reddingboten van Burghsluis en Cadzand. Om hen enigszins te kunnen helpen. schonk de 'Noord' het station Ouddorp een motorstrandreddingboot. Tegen het einde van de oorlog patrouilleerden de reddingsboten al helemaal niet meer en voeren zij allen nog maar op indicatie uit.[4]

De Nederlandsche Zeereddings Dienst (ZRD)

Omdat de hulp van de Noord- en Zuid-Hollandse Reddingsmaatschappijen onvoldoende werd geacht, werd in september 1940 door de rijkscommissaris A, Seys-Inquart de stichting Nederlandsche Zeereddingsdienst opgericht. Het bestuur van het Nederlandse Rode Kruis stond welwillend tegenover dit initiatief, al bleek spoedig dat die stichting niet van vreemde vlekken vrij zou zijn. De organisatie berustte namelijk bij de marineofficieren F. Heymans, L.A. Sonnnenberg, A.F.O. von Pohlreich en de tweede luitenant der mariniers S. Scharroo die sympathiseerden met de NSB.[5]

F.C.C. baron van Tuyl van Serooskerken, die als Johannieterridder tevens deel uitmaakte van genoemd bestuur, was het met de instemming van het Nederlandse Rode Kruis in het geheel niet eens. Als door de ZRD Britse drenkelingen zouden worden gered, zouden dezen als Duitse krijgsgevangenen worden beschouwd en kwamen zij in krijgsgevangenschap. In feite zou het Nederlandse Rode Kruis dan de Duitse zijde steunen. Deze en nog andere bezwaren konden worden afgezwakt door er op te wijzen dat de Nederlandse schepen de vaderlandse driekleur zouden voeren en dat de bemanningen alleen uit Nederlanders zouden bestaan. Deze belofte weerhield het personeel van loodswezen er echter niet van om massaal te weigeren te monsteren bij de ZRD.

De schepen waarover de dienst kon beschikken waren zogeheten BS schepen - Bergungsschiffe - die bij de Koninklijke Marine als loodsvaartuigen of sleepboten hadden dienst gedaan. Maar niet allemaal. De mijnenveger Hr.Ms. M 1 bijvoorbeeld die in IJmuiden tot zinken was gebracht, werd door de Duitsers gelicht en hersteld en als Lazarettschiff (LAZ 41) in dienst gesteld. In 1941 ging zij over naar de Nederlandse Zeereddingsdienst als ZBD 3. Vervolgens kwam zij bij het Bergungsschiffe Verband als BS X. Na de capitulatie kreeg de Koninklijke Marine haar, ditmaal als sleepboot, terug.[6]

De schepen van de Zeereddingsdienst waren

beschilderd met een brede groene band en droegen de kentekenen van het Rode Kruis. Desondanks kwamen zij dikwijls onder vuur. De geallieerden hadden deze kentekenen immers niet erkend en er voeren altijd gewapende Duitse militairen mee. Dit heeft ertoe geleid dat in 1941 Heymans ontslag nam uit de dienst. Het Nederlandse Rode Kruis bleef echter in zee gaan met de ZRD. In dat jaar werd ook gerapporteerd dat het bewakingsvaartuig Hr.Ms. BV. 35 Ganges als 'Rode Kruisvaartuig' ZRD 5 was gebruikt voor het binnenhalen van een Brits oorlogsschip. Dit was volledig in strijd met het oorlogsrecht.. Voordat echter het Rode Kruis zijn handen van de Zeereddingsdienst aftrok, werd de ZRD 5 aan de dienst onttrokken en ingezet als Bergungsschiff.[7]



Niet van alle ZRD schepen is het lot bekend. Wel weet men dat de ZRD 14 werd gebombardeerd en dat de ZRD 10 naar de Kriegsmarine overging. Aan het einde van de oorlog waren van de oorspronkelijk 24 schepen van de Zeereddingsdient nog amper drie over.[8]

De Seenot Rettungsdienst in Nederland

Het aantal reddingen dat werd uitgevoerd in het gebied 'Nordsee' was in de beginjaren van de oorlog nog gering. Dat veranderde toen tegen het einde van 1942 massale geallieerde aanvallen met bommenwerpers op het hart van Duitsland werden uitgevoerd. Hun aanvliegroutes lagen voornamelijk over de Noordzee en Nederland. Daar vonden ook tal van schermutselingen met Duitse jachtvliegtuigen plaats en crashten honderden vliegtuigen in zee. Het Seenotstaffel Norderney voerde tussen 1941 tot 1943 ongeveer achthonderd reddingsacties uit waarbij 120 man van verschillende nationaliteiten werd gered. De aantallen vriend en vijand waren ongeveer gelijk. Toch lieten de redders niet zelden Britse en Amerikaanse drenkelingen over aan hun lot. Dit werd goedgepraat in een geheime order uit het hoofdkwartier van admiraal K.Dönitz waarin werd gesteld dat men moest bedenken dat bij hun bombardementen door de vijand geen acht werd geslagen op Duitse vrouwen en kinderen.[9]

Tegen het einde van de oorlog werd duidelijk dat van reddingsacties in de ijzig koude wateren van de Noordelijke Atlantische Oceaan weinig heil te verwachten viel. In Het Kanaal en de Noordzee werden de Seenotbereichskommandos aanzienlijk uitgebreid. Aan Boulogne, Cherbourg en Brest werden Schellingwoude, Oostende, Calais, Dieppe, le Havre, het eiland Guernsey, St Malo. l'Aberwrach, St. Nazaire en Royan toegevoegd.

Een vijftig kilometer brede strook voor IJmuiden, via Hoek van Holland tot aan Vlissingen zou het zwaartepunt van de acties moeten zijn. Vlissingen en Schellingwoude zouden met respectievelijk een Bordfliegerstaffel en een Küstenfliegerstaffel worden uitgebreid.[10]

De vliegtuigen werden voortaan gecamoufleerd en voor hun bescherming werd de Seenot Rettungsdienst in 1944 een eigen eskader nachtjagers toebedeeld.[11] Ondanks beschietingen is geen der reddingsvliegtuigen verloren gegaan.

Om sneller hulp te kunnen verlenen zette de Kriegsmarine Flugzeug Bergungs Boote in. Deze Fl.B.-Boote bleven in groepjes liggen wachten op zee. Zodra een melding binnenkwam van een ongeval stoven deze kleine snelle schepen naar de plaats des onheils.

Dat een reddingsschip ook zelf wel eens hulp nodig had, blijkt uit het volgende geval dat zich op 26 november 1944 ter hoogte

van Schiermonnikoog heeft afgespeeld. Een VP-Boot (Vorpostenboot) die door een bomtreffer zwaar beschadigd was, was gestrand in de Waddenzee. Daar brak het schip in tweeën. Zijn positie nog telegrafisch nog bijtijds worden doorgeseind. Op deze melding werd vanaf Norderney onmiddellijk een Dornier Do-24 watervliegtuig uitgestuurd dat twintig minuten later het wrak ook vond. Ondertussen was het eb geworden en bleef er om te landen niet meer ruimte over dan een geul - 'priel' zoals men op de Wadden zegt - van vierhonderd meter lengte en ongeveer vijftig meter breed. Bovendien stond de zeewind dwars. De commandant slaagde er toch in 's nachts een landing te maken. Met behulp van een opblaasbare boot werd in enkele tochten de gewonde bemanningsleden aan boord genomen en steeg de Dornier weer op. Kort voor middernacht landde het toestel met dertien gekwetsten op Norderney. Meteen daarna werd opnieuw gestart en werd nogmaals 21 man teruggevlogen naar Norderney. Bij het ten derde male opstijgen van de Dornier Do-24 nam een Britse nachtjager haar onder vuur. Dankzij handig manoeuvreren slaagde de commandant erin te ontkomen. In totaal konden uit de Waddenzee 58 man personeel van de Kriegsmarine worden gered.[12]
Door de voortdurende aanvallen van de Geallieerden ging de Einsatzbereitschaft van de reddingsdienst voortdurend achteruit. Gebrek aan brandstof en reserveonderdelen werkten daarbij mee. Tenslotte werden eind april 1945 alle vliegtuigen uit het Nederlandse luchtruim teruggetrokken naar Cuxhaven. Bij de capitulatie werden alle vijftien overgebleven machines - op een na - onttakeld.

Wetenschappelijk onderzoek
Püschel ging in zijn boek ook uitvoerig in op de opleiding van het vliegende reddingspersoneel en op het materieel dat werd meegenomen aan boord. Ten behoeve van de dienst werd ook veel wetenschappelijk onderzoek verricht. Dat betrof onder meer noodrantsoenen en fluorescerende stoffen die zich in zeewater konden verspreiden en waardoor een drenkeling door het groen gekleurde water van grote afstand zichtbaar werd. Ook het beste drijfmiddel voor reddingsvesten werd onderzocht: kurk, rubber of kapok. Een reddingsvest moest bovendien zodanig worden geconstrueerd dat zelfs bij een bewusteloze drenkeling zijn hoofd en hals toch boven water bleef. Daarnaast werd er gewerkt aan een eenpersoons opblaasbare reddingsboot en aan het beste isolatiemateriaal: wollen kleding of schuim.
De behandeling van onderkoelde drenkelingen was voor de hulpverleners van de reddingsdienst van het allergrootste belang. Voor de luchtmachtartsen werd in oktober 1942 in Neurenberg zelfs een hele samenkomst gewijd aan het thema 'hypothermie'. Aan het slot werd als geheimer Kommandosache een voordracht gehouden door een arts bij de SS over onderkoelingsproeven die hij met ter dood veroordeelden had uitgevoerd. Na afloop was de zaal doodstil.
Tijdens het latere proces in Neurenberg bleek dat SS-arts dr. S. Rascher in het kamp Ausschwitz ook onderkoelingsexperimenten met gevangenen had uitgevoerd. Hij probeerde daarbij animalische Wärme als behandeling. Dat wilde zeggen, dat een sterk onderkoeld menselijk proefkonijn door de lichaamswarmte van twee naakte medegevangenen weer moest worden opgevoerd. De uitkomsten van zijn proeven werden als Geheime Ratsache aan H. Himmler persoonlijk en aan de Seenotgruppe gemeld. Later werden Rascher en zijn vrouw wegens ernstige overtredingen gevangen genomen en in Dachau ter dood gebracht. Püschel vermeldde dat er echter ook een vliegerarts is geweest die met gevaar voor eigen leven zijn lichaam aan onderkoelingsexperimenten had blootgesteld.[13]

Reddingsvliegtuigen en onschendbaarheid
Het einde van de oorlog betekende tevens het einde van de Seenot Rettungsdienst. In het later aan Duitsland toegewezen gebied werden haar humanitaire activiteiten voortgezet door het Deutsche Gesellschaft zur Rettungen Schiffbrüchiger. Evenals in Nederland werd een Search And Rescue dienst georganiseerd.
Dankzij de inzet van Püschel en enkele andere gewezen Sanitätsoffiziere bij de Seenot Rettungsdienst, zijn na de oorlog verschillende pogingen ondernomen bij het Rode Kruis in Genève om reddingsvliegtuigen onschendbaarheid te geven. Hoewel iedereen ervan overtuigd was dat deze vliegtuigen door oorlogvoerende naties niets in de weg mocht worden gelegd, bleek het in de praktijk onmogelijk te zijn om een garantie te kunnen geven dat reddingsvliegtuigen niet voor oneigenlijke doelen werden ingezet. Dit moet tot op heden een kwestie van vertrouwen zijn, maar internationaal kon dit niet worden vastgelegd.[14]

Samenvatting
De Duitse Seenot Rettungsdienst was tijdens de Tweede Wereldoorlog actief in Nederland. Daarbij werden schepen en, vanuit Schellingwoude, watervliegtuigen ingezet. Behalve deze Duitse reddingsdienst hebben de Nederlandse reddingsmaatschappijen en de Nederlandse Zeereddingsdienst tijdens de oorlogsjaren gefunctioneerd onder auspiciën van het Nederlandse Rode Kruis. Ten behoeve van onder andere de zeereddingswerkzaamheden werden in Duitsland wetenschappelijke experimenten op het gebied van isolerende kleding en onderkoeling uitgevoerd. De onschendbaarheid van vliegtuigen der zeereddingsdienst kon door de Geallieerden niet worden gerespecteerd omdat verificatie van hun strikte neutraliteit onmogelijk bleek te zijn.

Noten
1 E. Püschel, Die Seenotverbände der deutschen Luftwaffe und ihre Sanitätsdienst 1939-1945 (Düsseldorf 1978), 39-41.
2 Püschel, 23-39.
3 Jaarboek van de Koninklijke Marine 1954 (Amsterdam z.j.), 396.
4 H.Th. de Booy, Tusschen mijnen en grondzeeën (Amsterdam 1956) en H Vandersmissen, Redders;: 175 jaar Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (Wormer 1999), 32 e.v.
5 Ph.M. Bosscher, De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog, deel 1 (Franeker 1984), 315 ; Marine Monografie 'Demobilisatie', 17-19. Scharroo werd in 1944 door de ondergrondse verzetsbeweging geliquideerd.
6 Jaarboek van de Koninklijke Marine 1954 (Amsterdam z.j.), 364.
7 L. van Bergen, De zwaargewonden eerst; het Nederlandsche Roode Kruis en het vraagstuk van oorlog en vrede 1867-1945 (Rotterdam 1994), 448 en Jaarboek van de Koninklijke Marine 1954 (Amsterdam z.j.), 378.
8 Van Bergen, 446-449.
9 Russel, The scourge of the swastika; a short history of nazi war crimes (Londen n.d.) 85.
10 Püschel, 80-82.
11 V. Kühn, Der Seenotdienst der deutschen Luftwaffe 1939-1945 (Stuttgart **), 172.
12 Kühn, 178.
13 Püschel, 104-118.
14 E. Püschel, G. Berneau-Kötz en R.G. Matscke, 'Rettung aus Seenot im Konfliktfall - 20 Jahre Bemühungen um den Völkerrechtschutz des SAR-Dienstes', Luft und See Nachtrichtenblaat der Kameradschaftliche Vereiniging der Marineflieger Jrg 33 (1989), nr.54, 3-19.

Voor u gelezen door Theo Postma

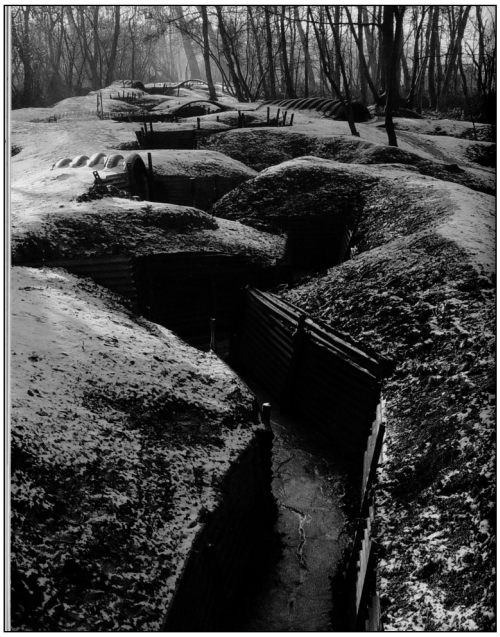
LEVENDE HERINNERING

De oorlog die nooit ophield, 1914-1918



Chrisje en Kees Brants (tekst), Marius van Leeuwen (fotografie)
uitgegeven door Aprilis, Zaltbommel 2004,
184 pgns, gebonden, 23X31 cm, fullcolour,
ISBN 90 5994 052 0, prijs: € 34,90

Chrisje en Kees Brants schreven eerder "Velden van Weleer". Omdat geen uitgever, in Nederland, geïnteresseerd was in de Eerste Wereldoorlog kwam dat boek uit in de vorm van een reisgids, die sedert 1993 al zes drukken beleefde! Ook herinner ik mij hoe zij, jaren geleden in Amersfoort voor een excursiepubliek van WFA- en Marsleden, de 'Grote Oorlog' met beeld en geluid lieten herleven.***



Marius van Leeuwen is fotograaf en grafisch ontwerper. Met de auteurs deelt hij eenzelfde fascinatie van WOI. Hij heeft beelden vastgelegd van de herinnering aan die oorlog. Die beelden worden, tegen alle verwachting in, niet vager maar maar meer zichtbaar door een groter wordende stroom van belangstellenden.
Het boek laat het gezicht van die waanzinnige oorlog zien en hoe dat wordt bewaard. De tocht voert de lezer langs het Westelijk Front via monumenten, musea en loopgraven en bomkraters naar jonge mensen die in Frans en Duits uniform de oude tijden doen herleven. De samenstellers vertellen en laten zien hoe de mensen in deze eeuw de Eerste Wereldoorlog herdenken en gedenken.
Door de deskundige tekst geeft dit boek, tien jaar na "Velden van Weleer", een inventarisatie van wat er, vandaag de dag, nog bewaard wordt van de Eerste Wereldoorlog. Samen met de prachtige foto's, de vormgeving en uitvoering is het, behalve een interessant, ook een mooi boek geworden: een must voor de bibliofiel met belangstelling voor WOI.

*** In het legermuseum is op zondag 30 januari een fotoexpositie met dit werk van Marius van Leeuwen geopend. Chrisje en Kees Brants verzorgden bij de openig van de tentoonstelling voor de 16e keer hun indrukwekkende 'vertelling' in woord, beeld en geluid.

Wil Zaagman jr.

Het bestuur heeft de droeve plicht u mee te delen dat zijn overleden:
C.A.Heshusius, Van Alkemadelaan 350, 2597 AS 's-Gravenhage en
L.W.M. Simon, Burgemeester Henssingel 5, 6301 DG Valkenburg.

De navolgende overige wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie:
Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
F. Anders, Leeuwerikstraat 13, 2851 VK Haastrecht, tel. 0182 - 50 19 65, e-mail folkertanders@wanadoo.nl (a1, a3 t/m a6, b1 t/m b3, b6, b7, b9 t/m b11, c1 t/m c3, c5 t/m c7, c10);
J. Boon, Turfschip 170, 1186 XR Amstelveen, tel. 020 - 643 83 83, e-mail j.boon@tiscali.nl (a6, b5, c3);
C.H. Heidt bc., Laakkade 337, 2521 XS Den Haag, tel. 070 - 390 60 34, e-mail kees@heidt.nl (algemeen);
H.A. Isings, Begijnhove 38, 3834 ZN Leusden, tel. 033 - 494 60 34, e-mail harryisings@hotmail.com (a5, b1, b2, b3, b6);
J.T.M. van Son, Verdistraat 14, 5151 KM Drunen, tel. 06 - 55 11 41 03, e-mail johnvanson@hotmail.com (a5,a7,c1,c2,c3);
A. Wijnand, Schoonenburg 126, 6714 GE Ede, tel. 0318 - 63 45 61, e-mail wijnand53@zonnet.nl (a5, a6, b1 t/m b4, b6, b7, b9, b10, c1 t/m c3, c6, c7, c9, c10).

Wijzigingen in (post-) adresgegevens:
E.A.M. Coumans, Bredeweg 82, 6562 DH Groesbeek;
dr. R.P. de Graaf, Spitsbergenweg 17, 3902 HM Veenendaal;
W.G. Prins, Voordijkshoorn 115, 2625 JW Den Hoorn.

Opgezegd per 01-01-2005:
C.H. de Blij, Postbus 6369, 2001 HJ Haarlem;
M.M. Broers, Dwingelderdijk 47, 7991 RJ Dwingeloo;
H.C. de Bruijn, Tulpentuin 12, 2272 XK Voorburg;
Bureau voor Marechaussee Historie, Postbus 90701, 2509 LS Den Haag;
M.C. de Haan, Scottlaan 62, 5623 RB Eindhoven;
J.H. den Hertog, Oosteinde 50, 8351 HH Wapserveen;
J.R.G. Jofriet, Mozartlaan 295, 2555 KB Den Haag;
J.W.A. van Leur, Sumatrastraat 39, 5215 AX 's-Hertogenbosch;
C.P. Mulder, Dumasstraat 163, 3076 HJ Rotterdam;
H.J. Mulder, Arnhemse Bovenweg 33-115, 3708 AA Zeist;
Stichting Maatschappij en Krijgsmacht, Brasserskade 227a, 2497 NX Den Haag;
L.F. van Vessem, Helmersstraat 7, 2091 PE Zandvoort

LIJST AFDELINGSCORRESPONDENTSCHAPPEN:

Vetgedrukt zijn de resp. coördinatoren
E-mail adressen komen binnenkort op de site van Mars et Historia

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, mondriaan@veteranen.nl
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	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, mondriaan@veteranen.nl
b10	Schepen en vaartuigen	
b11	Luchtvaartgeschiedenis	dr. P.C. Boer, Hoogaars 15, 4617 GE Bergen op Zoom, 0164-230851
b12	Luchtvaartuigen	R.J. Heesterbeek, Prof. Lorentzlaan 237, 3769 GE Soesterberg, 06-15515563
c1	Uniformen	F.A.Th. Smits jr., Wilgendreef 289, 2272 ET Voorburg, 070-3873961 M. Talens, Salomonszegel 115, 7322 ET Apeldoorn, 055-3661706
c2	Emblemen	B.C. Cats, Claudiagaarde 72, 1403 JR Bussum, 035-6913563 Ing. R.C. Kuenen, Hoogeind 11, 4817 EG Breda, 076-5205930
c3	Onderscheidingen	H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray, 0478-582992 B.W. Wagenaar, Burgemeester Nieuwenhuisenstraat 43, 1906 CJ Limmen, 072-5053896
c4	Tinnen figuren	E.P.M. Heldens, Frans van Mierislaan 14, 1399 GD Muiderberg, 0294-261168
c5	Gedenktekens	drs. J.A. Bom, Storm van 's Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar, 070-5118624
c6	Traditie, ceremonieel	P. v.d. Burg, Park Sparrendaal 102, 3972 LC Driebergen, 0343-517588
c7	Vlaggen, vaandels, standaarden	**W.L. Plink,** Midachten 53, 8162 CK Epe, 0578-612138
c8	Militaire muziek	mr. R.A. Schimmel, Jan Muschlaan 242, 2597 VE 's Gravenhage, 070-3246568
c9	Militaire genealogie	J.W.H. van Campen, Weidebloemenweg 73, 9302 AC 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:

20 maart 2005
1 mei 2005
26 juni 2005

De vaste locatie voor de beurzen is:
Sporthal "De Meent", Graaf Wichman 177, Huizen N.H.

S.M.V. donateurs en hun partners 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