

# Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie



## 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,  
H. Muller, drs J. Nuis.

### BESTUUR:

*Voorzitter:* Jacques A.C. Bartels  
Santhorstlaan 50  
2244 BH Wassenaar  
070-5112222

*Vice-voorzitter:* drs R. de Winter  
Koolwitjehof 29  
3124 BH Schiedam  
010-4709516 (thuis)  
070-3165332 (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,  
J.W.H. Sonnemans

---

### Illustratie omslag:

Reenacters en GMC Kieper uit 1943 op 16 mei 2008.  
OTC Genie, Van Brederodekazerne Vught

Foto's: W. den Dunnen.

---

## Colofon

### LIDMAATSCHAP:

Kosten: € 27,50/jaar (buitenland:  
€ 35,-/jaar) te storten op 2940790  
t.n.v. "Beoefen Militaire Historie  
Leusden".

### 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](mailto: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](http://www.marsethistoria.nl)**

# Inhoud

<i>Jacques A.C. Bartels</i> Van de voorzitter .....	2
<i>Omslagartikel</i> 260 Jaar genie .....	3
<i>Theo Postma</i> Militariade .....	4
<i>Bert van Gelder</i> [De ramp van] Zr. MS. rammonitor 'Adder' - deel 2, slot .....	7
<i>J. Smit</i> Voor u gelezen: De grote oorlog .....	22
<i>Theo Postma</i> Voor u gelezen: De laatste getuige .....	23
<i>De Vaal, L. Ouweneel, R. Kappers, P. Beetsma &amp; F. Anders</i> De militaire geschiedenis van de stad Schoonhoven in vogelvlucht .....	23
<i>D.F.C. Kuperus</i> Vice-admiraal Gerrit Verdooren (1757-1824) .....	28
<i>R. van de Kamp</i> Soranus, een Bataaf in Romeinse dienst .....	37
<i>Hans Onderwater</i> Bommen op de Barendrechtse brug .....	41
<i>W.L. Plink</i> Voor u gelezen: Tropenjaren - Ploppers en Patrouilles .....	47
<i>Fa Sint</i> De uniformering van de marine in 1898 .....	48
<i>E.A.K.G. Ruys</i> Voor u gelezen: De Leopard 1 .....	54
<i>Mr. C.J.M. Kramers</i> Diplomatieke elangenbehartiging door Nederland tijdens W.O.1 .....	55
<i>Gerard Casius</i> Een Duitse "Raider" bij de Antillen .....	58
<i>Wil Zaagman jr.</i> Wijziging op de ledenlijst .....	63
<i>Dr. S.J. Groot</i> De deserteur .....	63
Afscheidswoord redacteur .....	64

## VAN DE VOORZITTER

Graag wil ik U bedanken voor het begrip dat het leeuwendeel van de leden getoond heeft voor het besluit om dit jaar één nummer van ons verenigingsblad over te slaan om zo op financieel gebied orde op zaken te stellen. Dit mag niet meer gebeuren, daar ben ik het met U over eens!

Dankzij de inzet van de penningmeester zijn bijna alle uitstaande bedragen, inclusief advertentie-opbrengsten, nu geïnd. Tevens zijn maatregelen genomen om een volgende keer zo iets niet nog eens te laten escaleren.

Waar wij als Bestuur ook blij mee zijn is de reactie op ons verzoek Uw emailadres aan ons kenbaar te maken. Momenteel beschikken wij over de mailadressen van een 1/3 van het totale ledenbestand. Nog te weinig, maar we zijn op de goede weg! Voor de goede orde, het blad zal altijd in gedrukte vorm bij U op de mat vallen. Maar voor een snelle berichtgeving is internet de enige aangewezen weg. Bovendien scheelt het *honderden* euro's op jaarbasis. Dus, mocht U Uw emailadres nog niet doorgegeven hebben op [wj.zaagman@zonnet.nl](mailto:wj.zaagman@zonnet.nl), doe het dan alsnog!

Op 24 september jl. kwam het Bestuur van onze vereniging voor de 250<sup>e</sup> keer sinds de oprichting in 1966 bijeen. In deze vergadering zijn weer besluiten genomen die er voor zorgen dat *Mars et Historia* beter is toegerust voor de eisen van deze tijd en een aantrekkelijke vereniging kan zijn. U zult dat in het eerstkomende nummer volgend jaar wel zien.

Was de jaarlijkse Ledendag zo langzamerhand wat inhoud betreft voorspelbaar geworden, dit jaar hopen wij op zaterdag 15 november a.s. iets van de nieuwe geest te laten zien. In *Marsberichten* leest U er meer over. Het definitieve programma wordt de leden nog gemaild en is op onze website [www.marsethistoria.nl](http://www.marsethistoria.nl) na te lezen. Reden te meer om Uw mailadres alsnog op te geven. Mocht U (nog) niet over internet beschikken, dan is er altijd wel iemand bij U in de buurt die daar wel toegang toe heeft. Het belooft een interessante dag te worden daar in Soesterberg!

Dankzij onze goede relaties met de Stichting Vrienden van het Legermuseum en het museum zelf, zijn wij op zondag 26 oktober a.s. te gast bij de vernissage van de tentoonstelling over Veteranenkunst en de opening van het (vernieuwde) Collectie Informatie Centrum in het Delftse. U leest er meer over in *Marsberichten*.

Tot slot. Dit is het laatste nummer dat verschijnt dankzij de goede zorgen van Theo Postma. Eerder dit jaar heeft hij te kennen gegeven na zoveel jaren de vereniging 'gediend' te hebben, als correspondent, als 2<sup>e</sup> secretaris en sinds 1997 als eindredacteur, er met zijn werkzaamheden te willen stoppen. Op de ALV komend jaar komen wij daar uitgebreid op terug.

Mede namens U, is het aan mij Theo van harte te bedanken voor het vele werk dat hij de afgelopen jaren, vaak geheel alleen, voor de vereniging en voor het blad in het bijzonder heeft verricht. Nu al, beste Theo, spreek ik daar mijn dank voor uit!

Ik hoop U in groten getale op één van onze eerstvolgende bijeenkomsten te mogen zien.

Met opgewekte groet,  
Jacques A.C. Bartels

## 260 JAAR GENIE

### Een kijkje bij het Geniemuseum in Vught

Vrijdag 16 mei vierde het Regiment Genietroepen haar 260<sup>e</sup> verjaardag. Op de kleurenbijlage een impressie. Nu het museum:

Gesitueerd in de keuken van het voormalige concentratiekamp “Kamp Vught,” zou je misschien verwachten in het Geniemuseum veel informatie over het kamp te vinden. Het tegendeel is echter waar, want het Geniemuseum heeft zijn eigen verhaal te vertellen.

Dat is het verhaal van inmiddels 260 jaar Genietroepen in Nederland. De meeste mensen kennen de Genie vooral van het slaan van bruggen, maar het omvat eigenlijk alle technische werkzaamheden van de landmacht.

Bij aankomst loopt u via het Geniepark (de voortuin van het museum) naar de ingang. Op dat moment heeft u al een breed scala aan militaire voertuigen en materieel aan u voorbij zien komen. In het park staat namelijk allerlei materiaal dat door de jaren heen door de Genie is gebruikt. Dit varieert van schietkoepels tot brugslagmateriaal.

Eenmaal binnen het museum begint de ontdekkingstocht pas echt. Naast de wisselexpositie in de entreehal, zijn er 2 zalen te bezichtigen. De “oude zaal” die nog in een oude stijl verschillende thema’s belicht. Leuk is het om de vooruitgang te zien, die met de verbouwing is geboekt, want daarnaast vinden we de gerenoveerde “nieuwe zaal” waar thema’s te vinden zijn als de Genie op en over water, opbouwwerkzaamheden, de Genie in opleiding, NBC (Nucleaire, Biologische en Chemische oorlogsvoering) en de tradities van het regiment Genietroepen. Aan de hand van vele modellen en maquette’s, maar ook veel echt gebruikt materiaal, leert u in beide zalen van alles over het reilen en zeilen van de Genie door de jaren heen.

De uitgebreide historische collectie en informatie die hier te vinden is, wordt extra kracht bijgezet door de vele vrijwilligers die in het museum actief zijn. Veel hiervan zijn namelijk ex-Genisten die uit eigen ervaring kunnen meespreken over veel van de getoonde museumstukken. Hierdoor maken zij als rondleiders de reis door de wereld van de Genie extra levendig.

Het Geniemuseum is een leuk dagje uit voor het hele gezin. De uitgebreide collectie biedt een interessante kijk in de wereld van de Genie voor elke leeftijdsgroep. Terwijl u zich als ouder in de vele aspecten van de Genie verdiept, kunnen uw kinderen zich uitleven met onze speurtochten of zich vergapen aan een van de vele indrukwekkende museumstukken.

Het Geniemuseum is geopend van dinsdag t/m vrijdag van 10.00-16.00 uur en is te vinden op de Lunettenlaan 201, 5263 NT in Vught. De entree voor volwassenen is 2 euro, voor kinderen (4 t/m 12 jaar) 1 euro. Hierbij is 1 gratis consumptie inbegrepen. Kijkt u op [www.geniemuseum.nl](http://www.geniemuseum.nl) voor meer informatie.

## MILITARIADE

### In Memoriam Den Beer Poortugugael

Op 9 mei overleed luitenant-kolonel bd der Koninklijke Marechaussee Jhr. mr D.J.H.N. den Beer Poortugael in de leeftijd van 82 jaar.

In de zeventiger en tachtiger jaren was hij lid van het bestuur van Mars et Historia. Ook heeft hij jarenlang de kwaliteitszetel van Mars et Historia in het bestuur van museum 'Het Schilderhuis' in Driebergen bezet.

In 2004 werd hij benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Hoewel hij de laatste jaren wat minder aanwezig was op onze bijeenkomsten zullen vele Marsleden hem nog herinneren als een man die door vragen en opmerkingen blijkt gaf van zijn grote kennis en interesse.

Moge hij rusten in vrede.

### Internationaal symposium

Op 26 en 27 november 2008 organiseert de Nederlandse Defensie Academie te Breda olv prof.dr. Herman Amersfoort en prof.dr. Wim Klinkert een internationaal symposium getiteld 'Small Powers in a period of Total War 1900-1940'.

Inlichtingen bij: Dr. M.A.G. de Jong; tel: 06-27 57 21 20; email: [MAG.d.Jong@nlda.nl](mailto:MAG.d.Jong@nlda.nl)

### Nieuwe Hollandse Waterlinie

De Nieuwe Hollandse Waterlinie heeft fotograaf Hans van Rhoon samen met een journalist ingehuurd om de 'oral history' van de NHW in de Tweede Wereldoorlog vast te leggen d.m.v. interviews en beeld.

Beiden zijn dus op zoek naar oud-militairen die vlak voor/tijdens/en vlak na de Tweede Wereldoorlog gelegerd waren in de forten van deze linie. Kan iemand onder de lezers hen verder helpen met links, adressen of kent men oud-militairen die tijdens WOII in de NHW gelegerd waren.

Informatie doorgeven aan Hans van Rhoon; tel: +31(0)6 26 21 82 34; email:

[www.hansvanrhoon.com](http://www.hansvanrhoon.com)

### Dappere Dieren

Op 17 juli opende in het Legermuseum de bovengenoemde tentoonstelling die tot 13 april 2009 zal duren. Op de openingsdag trok een groep van allerhande dieren en hun begeleiders/berijders in passende kledij door Delft. Ondanks het slechte weer trok de stoet nog veel belangstelling.

*foto*  
P. Koops





*foto*  
*T. Postma*

In een kermisachtige setting met carrouzels is te zien wat voor soort dieren voor oorlogsdoeleinden werden gebruikt. Toen ik later met jonge kinderen het Legermuseum bezocht merkte ik dat deze maar ook andere exposities, zoals 'Maurits en het Oranjegeheim' de kinderen enorm aansprak.

Met een moderne aanpak is het Legermuseum een geduchte concurrent voor publiekstrekkers als 'Naturalis' in Leiden.

### Veteranendag

Een foto van drie vaandels en een standaard van de vier krijgsmachtdelen op veteranendag op 28 juni in Den Haag is een van de laatste fotografische bijdragen van Wim den Dunnen voor zijn vertrek naar Spanje. Namens Mars wens ik hem daar veel geluk.

p.s.: Voortaan zal veteranendag op de laatste zaterdag in juni gehouden worden.



### Met de muziek mee

Historisch doolhof in het Mariniersmuseum t/m 8 maart 2009

De expositie 'Met de muziek mee!' is een reis door de tijd met de Tamboers en Pijpers van het Korps Mariniers. Je dwaalt door een doolhof en wordt zo door de geschiedenis geleid van de militaire muziek vanaf 1665 tot heden. Tamboers en Pijpers gingen ten tijde van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden mee aan boord en gaven seinen en commando's tijdens gevechtshandelingen. In de 19 e eeuw had ieder groot schip een scheepskapel. Muziek moest verveling onder de bemanning verdrijven. In 1864 werd de Stafmuziek der Koninklijke Marine opgericht en kreeg muziek een ceremoniële functie. Een nieuw begin werd in 1945 gemaakt met de oprichting van de Marinierskapel der Koninklijke Marine.



### Schukking, eerste Nederlandse zweefvlieger

Op maandag 28 juli 2008 is aan de voet van De Stompert in Soesterberg het monument onthuld ter herdenking van de eerste vlucht boven Nederlandse bodem met een toestel zwaarder dan lucht. Die vlucht vond op die dag precies 100 jaar geleden plaats vanaf De Stompert in noordelijke richting. Het vliegtuig, waarvoor de Glider van de gebroeders Wright model stond, is in het kamp van de Genie

gebouwd. Op 28 juli 1908 maakte de tweede luitenant van de Genie Willem Schukking een aantal vluchten, waarvan de langste 15 meter is geweest.

De geschiedenis van deze vluchten is beschreven in het boek **Willem Hendrik Schukking. Een Sprong in de Wereld der Aviatiek** van Wim Adriaansen. Het is



een uitgave van de Stichting Historisch Zweefvliegarchief, te bestellen door overmaking van een bedrag van € 17,50 (incl. verzendkosten) op bankrekening 52.42.15.642 t.n.v. Stichting Historisch Zweefvliegarchief te Breda.



#### 40 jaar Militaire Luchtvaart Museum

Het Militaire Luchtvaart Museum vierde op woensdag 2 en donderdag 3 juli 2008 zijn veertig jarig bestaan. Het was een uniek jubileum. Enerzijds omdat het MLM vanaf de opening in 1968 op de Vliegbasis Soesterberg tot dan op de huidige locatie gegroeid is van een klein museum met enkele bezoekers per week tot één van de grotere musea in Nederland met ongeveer 150.000 bezoekers per jaar. Anderzijds omdat dit wellicht het laatste jubileum zal zijn

dat het museum op het Kamp van Zeist vierde. Het Legermuseum in Delft en het MLM zullen over enkele jaren fuseren tot een nieuw Defensiemuseum dat gevestigd zal worden op de huidige Vliegbasis Soesterberg. Het MLM keert hiermee in een nieuwe vorm terug op de bakermat van de Nederlandse luchtvaart en op de plek waar het 40 jaar geleden allemaal begonnen is.

#### *Mijn opa was een...en mijn Oma ook!*

##### Inloopdag militair-historische foto's en voorwerpen

Museum Bronbeek en vijf andere defensiemusea organiseren op zondag 23 november 2008 de jaarlijkse inloopdag 'Mijn opa was een...en mijn oma ook!'.

De dag vindt plaats in het reünie- en congrescentrum Kumpulan op het landgoed Bronbeek te Arnhem. Iedereen kan daar van 12.00 tot 17.00 uur terecht bij een expertpanel met vragen over meegebrachte foto's, documenten of delen van uniformen die betrekking hebben op het militaire verleden van familieleden. De experts hebben kennis van alle delen van de Nederlandse krijgsmacht en van het voormalige Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL).

Het complete panel van de zes musea is op zondag 23 november 2008 van 12.00 tot 17.00 uur aanwezig in de Kumpulan op het landgoed Bronbeek, Velperweg 147 te Arnhem. Reserveren is wenselijk. Belangstellenden kunnen zich opgeven bij museum Bronbeek via telefoon 026-3763555. De toegang is € 2,30.



---

#### Boekaankondigingen

##### DE GROTE OORLOG

In kroniek 16 staan 3 scripties van studenten. Scripties behandelen m.i. vaak gezochte onderwerpen die niet altijd even interessant zijn. Kroniek 17 bestaat uit negen gevarieerde onderwerpen door specialisten geschreven. Ik vond in deel 17 meer diverse en vlotter geschreven verhalen en daardoor meer leesgenot.

Ik herhaal nogmaals dat één kroniek per jaar voor mij voldoende (en voor iedereen betaalbaar) zou zijn.

uitgeverij Aspekt; ISBN 90-5911-649-6 en 90-5911-650-X; prijs € 24,95.

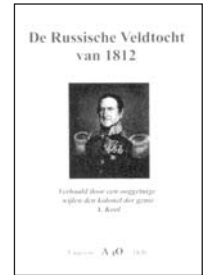


## DEEL VII VAN MARSBIBLIOTHEEK

### De Russische veldtocht van 1812 door A. Kool

In de reeks publicaties van dagboeken uit de Napoleontische tijd, voortkomende uit de samenwerking tussen ALVO-uitgeverij en Mars et Historia, past na de boekjes over de infanterist Koch en de cavalierist Callenfels het verhaal van een genie-officier. Het boekje zal op 23 oktober in het Geniemuseum gepresenteerd worden.

Dit dagboek is reeds eerder uitgegeven maar het is moeilijk verkrijgbaar. Daarom zal dit opnieuw uitgegeven boekwerkje een welkome aanvulling zijn voor de particuliere Napoleontica-bibliotheek. Het opnemen van kaarten, illustraties en de medewerking van T. de Kruijf, die een inleidende biografie van de familie Kool heeft geschreven geven deze uitgave een toegevoegde waarde. Naast de oorspronkelijke voetnoten van P.C. Kool zijn de vertalingen van citaten in het Frans als (cursieve) voetnoot toegevoegd. Ook is als bijlage opgenomen: het "doorlopend verhaal van de dienstverrichtingen van de Nederlandse pontonniers" (door J. Eijsten in 1911). Daarin krijgt Geniekapitein Benthien van het 2<sup>e</sup> legerkorps alle eer van de overgang van de Beresina, maar de, in dat verslag genoemde, tweede brug is door A. Kool van het 1<sup>e</sup> legerkorps geslagen, zoals in dit dagboek is te lezen!  
ISBN 978-90-75010-19-0; prijs: € 5,70 (ex verzendkosten). Te bestellen bij: uitgeverij ALVO, Buitenwatersloot 142, 2613 SV Delft; [www.onserfgoed.com](http://www.onserfgoed.com); [alvolups@wanadoo.nl](mailto:alvolups@wanadoo.nl)



### CHEF KREUGER

In 1909 opent Chef een fotozaak in Den Helder en krijgt als freelancer in 1917 van de Marine opdracht om een fotodienst voor de Marine-luchtvaartdienst op te zetten. In 1921 vertrekt Kreuger naar Nederlands-Indië en richt in Bandoeng een fototechnisch bureau op. In 1925 keert hij terug, wordt restauranthouder en is bestuurlijk actief. Als MLD-er was ik natuurlijk zeer geïnteresseerd in de eerste luchtfotograaf. Maar dat werk heeft hij slechts van 1917 tot 1920 gedaan en vormt daarmee een bescheiden deel van zijn leven en dus ook van het boek. Uitgeverij Aprilis; ISBN: 978 90 5994 153 3; prijs: € 22,50.

Bert van Gelder

[bfvangelder@hotmail.com](mailto:bfvangelder@hotmail.com)

## [DE RAMP VAN] ZR. MS. RAMMONITOR 'ADDER' (deel 2, SLOT)

'Een oorlogsbodem is gebleven, niet ver van 't Scheveningse strand'

De monitor 'Adder'

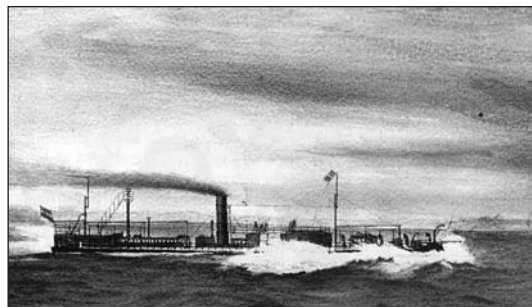
De naam 'Adder' behoorde bij de Nederlandse marine (toentertijd de 'Koninklijke Nederlandse

*Zeemacht*' geheten) vóór 1862 toe aan een schoener, een tweemaster van drie stukken met een lengte van 27 meter, in 1844-45 in Vlissingen op de Rijkswerf gebouwd door A.E. Tromp. Deze schoener maakte in 1846 een reis naar Noord-Amerika als onderdeel van een flottielje, samen met de *'Jason'* en de *'Echo'*<sup>54</sup>. Blijkbaar werd de tweemaster in bovengenoemd jaar 1862 afgevoerd uit actieve dienst. Aan de, door L.K. Turk in Nederland ontworpen en aan 's Rijks Werf te Amsterdam gebouwde *'monitor tweede klasse, tweede type'* (rammonitor), die in 1871 te water gelaten werd, werd de - op dat moment dus vacante - naam *'Adder'* toegekend. De romp van de *'Adder'* was ruim 56 meter lang, 13 meter breed en zij had een diepgang van 2.72 meter. De tonnage was (bemand en beladen) 1566 ton. De twee stoomketels met in totaal vier cilinders wekten in totaal 700 pk op<sup>55</sup>.

Op 25 juli 1876 haalt de monitor *'Adder'* de landelijke pers, omdat de commandant, luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse C.J. Marinkelle, in Vlissingen een matroos een lijfstraf laat toedienen, te weten twaalf slagen met een eind touw. Nederland, dat net te hoop is gelopen tegen de slavernij en de wrede lijfstraffen die aan slaven werden opgelegd, accepteert niet dat aan een eigen landgenoot wél een wrede lijfstraf wordt voltrokken. En dat op het moment dat een commissie aan het departement van marine al enige jaren aan de nieuwe tekst van een wetboek voor het krijgsvolk werkt, waaruit lijfstraffen definitief geschrapt zullen worden! Enige werklieden, die getuige zijn van de lijfstraf, schelden Marinkelle de huid vol en krijgen vervolgens een procesverbaal aan hun broek. En wel omdat de commandant van de *'Adder'* zijn bevoegdheden *'natuurlijk geenszins te buiten is gegaan'*<sup>56</sup>.

Als de *'Adder'* in de winter van 1879-80 wordt ingezet om het ijs te breken op de Nederlandse rivieren en in de Rotterdamse Koningshaven blijkt dat hij zeer moeilijk naar het roer luistert, doordat hij door zijn vorm *'een te grote massa water moet verplaatsen om te wenden, zodat het de stuurman niet mogelijk is het schip met de kop steeds tegen de golfslag in te brengen. [...] De 'Adder' kon niet dan met behulp van kabels, kettingen en trossen omgehaald worden'*<sup>57</sup>. De monitor *'Adder'* stuurt dus slecht en giert sterk. Om die reden worden het roer vergroot en vervolgens - in de nawinter van 1879-80 - een centrale buitenkiel en een stoomstuurinrichting aangebracht. Nadien stuurt de *'Adder'* beter, maar slingert bij dwarse zee nog steeds zwaar doch

gemakkelijk, doordat het zwaartepunt hoog in de monitor ligt, door de bepantsering van het bovenschip en de geschutskoepel. *'Een vaartuig als de 'Adder' is een drijvende batterij, maar geen zeeschip'*, constateerde de commissie-De Haes later nogmaals ten overvloede<sup>58</sup>.



De *'Adder'* op volle zee

Een zeemilicien, die vlak voor de winter van 1879-80, aan boord van de *'Adder'* van de Nieuwe Waterweg naar Den Helder voer, schreef over die tocht onder andere het volgende aan zijn ouders:

*'Op 9 september 1879, 's morgens om vier uur, verliet de 'Adder' de Nieuwe Waterweg. Het waaide uit het zuidwesten en er stond een flinke zee. [...] Te IJmuiden [gekomen] [...] stak de wind al heviger op en begon de zee al hoger en hoger te lopen. We kregen altemet zware buien, waardoor we de kust kwijt raakten, waardoor we dikwijls door verkeerde koers dwarszee kwamen. Bakboords-schroef werd telkens uit het water gelicht, waardoor die in plaats van 125, het hoogste stadium, 180 slagen deed, daar ze natuurlijk geen tegenstand ontmoet-*

te. Hier was onze machine niet tegen bestand, daar de reguleur zo volmaakt niet is dit te verhinderen. Voor Petten raakten we in een bui de kust kwijt en sloeg de zee over alles heen. [...] De zee sloeg over de brug heen, zodat de luchtkokers water innamen en het schip eindelijk twee palm water in had. Toen kwam de eerste machinist melden, dat hij geen stoom kon houden, en door de ongelijke omwenteling van beide schroeven was het schip niet te sturen. Wij vreesden natuurlijk de Zuiderhaaks en hierom liet de commandant een loodsvlag hijsen, daar we slechts een binnenloods aan boord hadden. Begrijpende dat een loods onze positie niet kon verbeteren, streken wij het sein en hesen dat voor een sleepboot.

Gelukkig klaarde de lucht na een half uur op en kregen we de vuurtoren en de uiterton van Kijkduin in zicht. Toen begon de vrolijkheid weer de overhand te krijgen, en na alle hens een flinke oorlam gegeven te hebben, commandeerde de commandant: "klaar bij de trossen" en liepen we om drie uur de haven van Nieuwediep binnen<sup>59</sup>. Deze reis moet - achteraf gezien - onder commando van de luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse C. ten Bosch, gemaakt zijn<sup>60</sup>.

Wat opvalt in het verhaal zijn de volgende punten:

\* Doordat de monitor niet goed op koers en met de kop in de wind te houden was, en daardoor een van de schroeven steeds boven water uitstak, ontstonden problemen met de stoommachines.

\* Door de luchtkokers stroomde het water naar binnen en lukte het niet meer stoom te houden. Terwijl toch van een monitor bekend is dat - wanneer zee en tij ongunstig worden - de koekeken geschalmd, de toren vastgezet en alle openingen in en op het dek dichtgemaakt moeten worden<sup>61</sup>. Waarom gebeurde dat dan niet met de luchtkokers?

\* De commandant was van de Nieuwe Waterweg vertrokken zonder loods, maar met alleen een binnenloods, aan boord.

Deze punten, in combinatie met het bovengenoemde zwaar doch gemakkelijk slingeren van

het vaartuig, zijn belangrijk om in het achterhoofd te houden bij het lezen van het verhaal over de laatste reis van de 'Adder' hieronder.

Op 31 oktober en 15 november 1881 worden de commandant L.C. Koster en de officieren van de monitor 'Adder' op non-actief gesteld, omdat de 'Adder' in Amsterdam op 's Rijks Werf in dok gaat. Wat er in die zeven maanden aan de rammonitor is verbouwd, is nooit bekend gemaakt. Mogelijk dat er een elektrische dynamo en een elektrische telegraaf (of elektrische verlichting) is ingebouwd. In mei 1882 worden de stoomketels en de machines vervolgens, na de renovatie, door de inspecteur van 's Rijks stoomvaartdienst beproefd en goedgekeurd. Per 1 juli 1882 zal de rammonitor 'Adder' weer in dienst worden genomen. Tot commandant zal dan worden aangewezen de luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse E. Simon van der Aa<sup>62</sup>.

**Luitenant Ernst Simon van der Aa**  
(25 08 1840 - 05 07 1882)



Op 25 augustus 1840 wordt in Leeuwarden, als tweede zoon van de procureur bij het provinciaal gerechtshof van Friesland en de arrondissementsrechtbank van Leeuwarden Charles Ménard Adelaïde Simon van der Aa en zijn echtgenote Tetje Julia Jongsma, Ernst Simon van

der Aa geboren<sup>63</sup>. Zijn twee jaar oudere broer is Pieter Jan Baptist Karel, die later een bekend dominee in Friesland wordt en de vader is van Jan Simon van der Aa, de beroemde internationale strafrecht-expert. Op 20 december 1847 sterft hun moeder Tetje Julia Jongsma en op 21 april 1855 hun vader<sup>64</sup>. Op 1 oktober 1855 gaat Ernst naar het Koninklijk Instituut voor de Marine in Willemsoord. Vanaf 1858 dient hij drie jaar in Nederlands-Indië. Bij de brand op het stoomschip 'Citadel van Antwerpen' aldaar onder-

scheidt hij zich door moedig gedrag<sup>65</sup>. Op 1 april 1861 wordt de adelborst der 1<sup>ste</sup> klasse bevorderd tot luitenant ter zee der 2<sup>de</sup> klasse<sup>66</sup>. Vervolgens is hij langdurig door ziekte op non-actief, waarna hij twee reizen naar de Middellandse Zee maakt met Zr. Ms. korvet 'Van Speijk', waarbij hij *'zich doet kennen als een officier van veel tact om de adelborsten te leiden en voor te lichten'*<sup>67</sup>. Op 20 april 1867 vinden we Simon van der Aa dan ook terug *'in de rol van Zr. Ms. wachtschip te Willemsoord, om belast te worden met de politie der adelborsten bij het Koninklijk Instituut voor de Marine aldaar'*<sup>68</sup>.

Op 14 november 1867 trouwt hij in Delft met Henriëtte Catharina Susanna van Marselis Hartinck, geboren in Leeuwarden op 13 september 1847 en enige dochter van een weduwnaar, die sinds drie jaar directeur van de Nederlandse Fregat Maatschappij in Rotterdam is. Mogelijk is Susanna Ernst's (achter)nicht, want beider moeders heten Jongsma. Het jonge paar vestigt zich in Den Helder<sup>69</sup>.

Op 25 mei 1870 vertrekt Ernst met het koopvaardijship 'Kortenaer' naar Nederlands-Indië *'met het bevel over het detachement onderofficieren en mindere schepelingen, dat ter overvoer zal inschepen [...], met last om zich bij aankomst in Oost-Indië ter beschikking te stellen van de commandant der zeemacht en chef van het departement van marine aldaar'*<sup>70</sup>. Met ingang van 19 februari 1872 wordt hij bevorderd tot luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse. In Nederlands-Indië dient hij aan boord van de stoomschepen 'Soerabaya', 'Vesuvius' en 'Djambi'. Met het laatstgenoemde schip vaart hij terug naar Nederland. Voor de kust van Zuid-Afrika komt het schip in een storm terecht, waarbij het zóveel averij oploopt, dat het schip in Kaapstad voor de sloop verkocht moet worden<sup>71</sup>. Na terugkomst in 1874 is hij enige tijd gedetacheerd bij het sterrenkundig observatorium in Leiden en woont hij gedurende een jaar de cursus hydrografie van P. ten Bosch bij<sup>72</sup>. Per 1 september 1876 wordt hij officier-instructeur bij het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord in de stuurmans- en de sterrenkunde.

Als instructeur is hij commandant van de zeilbrik 'Urania' als die in juni 1878 op een instructietocht met adelborsten en bootsmansleerlingen de Zuiderzee bevaart, en datzelfde is een jaar later, in 1879, het geval<sup>73</sup>. In 1881 doet de 'Urania' met adelborsten de haven van Harlingen aan, waar luitenant Simon van der Aa ongetwijfeld de docenten van de plaatselijke zeevaartschool met een bezoek heeft vereerd. Hij heeft namelijk Dirk Jacob Brouwer's beroemde leerboek voor de zeevaartkunde bewerkt en vermeerderd voor een tweede druk. Bij zijn afscheid van Harlingen zet hij, met zijn état-major, een advertentie in de Leeuwarder Courant om de notabelen van Harlingen hartelijk te bedanken voor de prettige ontvangst<sup>74</sup>.

Als mens wordt Ernst Simon van der Aa geprezen om zijn ijver, zijn tact, zijn werklust, zijn bekwaamheid als manoeuvreur op zeilschepen en zijn vermogen eerbied en ontzag bij de adelborsten af te dwingen<sup>75</sup>. Vanuit onze tijd terugkijkend - hoe gevaarlijk dat ook is - lijkt luitenant Simon van der Aa een goede docent voor aankomende officieren geweest te zijn, een man met wetenschappelijke interesses en een bekwaame stuurman. Praktijkervaring als commandant op een eigen schip en met de taakverdeling met de andere officieren van een état-major had hij echter niet. Noch ervaring met de omgang met het krijgsvolk, de gewone bemanningsleden. Respect voor zijn praktijkervaring, waardering om zijn empathisch vermogen en om zijn sociale persoonlijkheid zal hij bij de bemanning van een onder zijn commando staand ijzeren stoomschip niet opgeroepen hebben<sup>76</sup>.

Eind juni 1882 krijgt docent stuurmans- en sterrenkunde van het Koninklijk Instituut voor de Marine, luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse Ernst Simon van der Aa, die een bevordering tot kapitein te wachten staat, bericht dat hij een drijvende batterij moet overbrengen van de scheepswerf in Amsterdam naar de thuishaven Hellevoetsluis. Of de opdracht uitsluitend deze ene reis betreft, om het materiaal te re-alloceren, of dat Simon van der Aa een aantal maanden tot een jaar commandant van de monitor zal moeten zijn, is on-



de werf heeft getekend dat alles zich in goede staat bevindt<sup>86</sup>.

Schout-bij-nacht Escher, directeur en commandant der marine in Amsterdam, komt de monitor 'Adder' inspecteren. Bij die gelegenheid vertelt luitenant Simon van der Aa aan Escher, dat hij onmiddellijk uit Amsterdam naar IJmuiden wil vertrekken, om de volgende morgen zo vroeg mogelijk zee te kunnen kiezen. De reden dat hij onmiddellijk uit Amsterdam weg wil, is dat hij bang is dat zijn bemanning anders 's avonds nog zal gaan passagieren, waardoor hij 's ochtends *'een gebrek aan volk zal hebben, en daardoor verhinderd worden weg te komen'*<sup>87</sup>. Escher ontraadt hem direct naar IJmuiden te varen en zegt: 'Dat moet gij niet doen, want gij zijt nog niet zee-klaar. Ga dus heden niet verder dan Buitenhuisen, dan kunt gij dáár alles klaar maken en morgenochtend naar IJmuiden gaan'<sup>88</sup>. Escher voegt daar aan toe dat vanaf het moment van vertrek uit Amsterdam de 'Adder' als alleen-zijnd schip is te beschouwen, en dat op de commandant dus de taak rust het departement van marine van de voortgang van de reis op de hoogte te houden<sup>89</sup>. Simon van der Aa volgt Escher's advies om niet alsnog naar IJmuiden te varen op, neemt een binnenloods, C. Duinker, aan boord voor het traject Amsterdam - IJmuiden en meert de 'Adder' 's nachts in het Noordzeekanaal bij Zijkanaal-C<sup>90</sup>.

Volstrekt onverantwoord is het, dat luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse Simon van der Aa zowel met een onervaren état-major als met een ongetrainde bemanning wil vertrekken. Zelfs de gedachte om eerst zichzelf, de officieren en de manschappen vertrouwd te maken met de monitor, alvorens zee te kiezen, lijkt niet bij hem te zijn opgekomen! Het feit dat Ernst Simon van der Aa een deftige vent is, bovendien docent aan het Koninklijk Instituut voor de Marine én een gekende autoriteit op het gebied van de stuurmans- en de sterrenkunde, zal in de hand gewerkt hebben dat Escher, Visser noch enige andere betrokkene het aangedurfd zal hebben hem van advies te dienen. Als hij besloten had eerst enkele dagen op de

Zuiderzee te oefenen en de boot, die immers direct uit het dok kwam, en de bemanning te testen en te beproeven, dan zou dat zonder meer geaccepteerd zijn. Nu gaat hij overijld met een drijvende batterij, waarvan niet bekend is of hij goed gerepareerd is, en een bemanning, die ongetraind is, de zee op! Terwijl de zeewaardigheid van die drijvende batterijen toch al minimaal is. Weliswaar waren de vier rammonitors 'Adder', 'Haai', 'Hyena' en 'Panter', die de Koninklijke Nederlandse Zeemacht in 1882 had, in totaal 39 keer op zee geweest, waarvan de 'Adder' 26 keer<sup>91</sup>. Maar dit waren grotendeels kustreizen bij goed weer, kalme zee, weinig wind en gunstig getij geweest. Achteraf bezien waren deze 39 reizen echter mogelijk evenzeer onverantwoordelijk geweest! Zeker als we ons het verslag hierboven van de reis van de 'Adder' van de Nieuwe Waterweg naar Den Helder, op 9 september 1879, in herinnering brengen<sup>92</sup>.

### Woensdag 5 juli 1882

's Ochtends vroeg vertrekt de monitor 'Adder' uit Buitenhuisen, passeert om half tien 's ochtends de Noordzeesluizen in IJmuiden en kiest onmiddellijk zee<sup>93</sup>. Simon van der Aa legt in IJmuiden niet aan om binnenloods Duinker af te zetten, die daar toch woont<sup>94</sup>. Evenmin neemt hij een zeeloods aan boord, waartoe hij verplicht was. Ook stelt hij zijn superieuren niet telegrafisch op de hoogte - zoals óók voorgeschreven is - dat hij met zijn schip buitengaats gaat.

Zoals gezegd, heeft Simon van der Aa geen zeeloods uit Hellevoetsluis, die met monitors vertrouwd is, naar Amsterdam ontboden, waartoe hij verplicht was. Hierboven zagen we al eerder dat ook luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse C. ten Bosch op de reis van de monitor 'Adder' op 9 september 1879 geen zeeloods aan boord had, en dat vervolgens op enig moment tijdens de reis ernstig betreunde. Maar, zoals de commissie-De Haes achteraf constateert: *'Het nemen van loodsen [...], althans indien daarvoor geen bijzondere redenen of dringende noodzakelijkheid bestaat, wordt [door de commanderende officieren] [...] beschouwd als een gebrek aan zelfstandigheid en zelf-*

vertrouwen; eigenschappen zo onmisbaar voor de bevelhebber van een oorlogsschip' <sup>95</sup>.

Achteraf bezien ademt alles in het gedrag van commandant Simon van der Aa irritatie dat hij dit rotklusje moet klaren, en wil hij het overduidelijk zo snel mogelijk achter de rug hebben! Dat hij daarbij de meest elementaire beginselen van voorzichtigheid en behoedzaamheid met voeten treedt, en zich daarmee volledig declas-seert als commandant, is evenzeer duidelijk!

Met name de onervarenheid van de vuurstokers vormde een ernstige risicofactor: *'Vorm en inrichting dezer vaartuigen (= monitors - BvG) dwingen tot ketels, in welke het behouden van voldoende stoomdruk inspanning vordert, zelfs bij het gebruik van uitmuntende brandstof, en bovenal wanneer door het schalmen, de toevoer van de buitenlucht vermindert. Komen er nu omstandigheden voor waarin die stoomdruk beslissend is voor de behouden reis, dan weegt het incompleet van krachtige, in zee ervaren vuurstokers zwaar, vooral als de onervarenen aan zeeziekte gaan lijden'* <sup>96</sup>. En dat risico van zeeziekte was bij deze rammonitors nu juist extra groot <sup>97</sup>.

Om tien 's ochtends vaart de 'Adder' tussen de havenhoofden van IJmuiden uit en de zee op. Direct op zee worden, ter ere van de verjaardag van de prinses Von Wied, drie rood-wit-blauwe vlaggen gehesen <sup>98</sup>. Het weer is prima, een zwakke aflagige, zuid-zuidoosten wind en een kalme zee. Maar het tijdstip van vertrek is slecht gekozen: de eb, die de monitor nodig zal hebben om, tegen de zuidelijke wind in, Hellevoetsluis, of althans de Nieuwe Waterweg, te bereiken, heeft om tien uur al enkele uren gelopen. *'De commandant kon berekenen dat hij over vijf uren het vloedtij en de wind beide tegen zou hebben, en het niet waarschijnlijk was dat hij alsdan de Nieuwe Waterweg zou hebben bereikt'* <sup>99</sup>. Inderdaad verloopt de zeereis aanvankelijk voorspoedig en om half drie wordt een maaltijd van raasdonders met spek geserveerd <sup>100</sup>. Tot 's middags om een uur of drie de monitor voor Scheveningen de opkomende vloed tegen krijgt, verge-

zeld van een wind die niet langer aflagig, maar naar het zuidwesten gedraaid en aangewakkerd is tot een stijve bries. Om half vijf 's middags ligt de monitor nog steeds voor Scheveningen tegen de vloed in te ploeteren zonder duidelijk vooruit te komen <sup>101</sup>. Waarom de monitor op dat moment niet omgekeerd is en - met de vloed mee - teruggevaren naar IJmuiden, is onduidelijk. Waarschijnlijk was op dat moment koppigheid van de commandant de reden, en het idee dat binnen het uur in ieder geval de Nieuwe Waterweg te bereiken zou zijn, waarna met behulp van een van de daar aanwezige sleepboten de reis naar Hellevoetsluis voortgezet zou kunnen worden. Om zes uur 's avonds ligt de monitor 'Adder' pas bij het Loosduinse Rak en heeft het zwaar te verduren. De monitor steekt bij iedere golf onder water en de zee breekt tegen de toren. *'Het vaartuig gierde geweldig zwaar, zodat het nu eens om de zuidwest, dan om de zuidoost en dan weder zelfs om de noordwest voorlag'* <sup>102</sup>.

Blijkbaar had Simon van der Aa op dat moment in de gaten dat hij nooit de Nieuwe Waterweg zou kunnen bereiken, want rond die tijd probeerde hij de 'Adder' te draaien, om te kunnen terugvaren naar IJmuiden, wat niet lukte. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat de monitors *'niet draaien dan bij een flinke vaart en in het bij de luitenant Jonckheer gevonden briefje is aangetekend dat het schip met twee schroeven wei-erde te draaien. Kan dit het gevolg zijn van een te geringe vaart? Is het niet een fout dat het schip niet het vastgestelde getal geofende vuurstokers aan boord had?'* Dat schreef *'De Amsterdammer, Weekblad voor Nederland'* in de editie van 9 juli 1882, vier dagen na de ramp <sup>103</sup>. Een andere reden kunnen we misschien zien in het verslag, hierboven afgedrukt, van de problemen met de 'Adder' op 9 september 1879, namelijk dat *'[de] bakboordschroef [...] telkens uit het water [werd] gelicht, waardoor die in plaats van 125, het hoogste stadium, 180 slagen deed, daar ze natuurlijk geen tegenstand ontmoette. Hier was onze machine niet tegen bestand, daar de reguleur zo volmaakt niet is dit te verhinderen'* <sup>104</sup>. Was dit probleem met de reguleur sindsdien wel opgelost?

Extra zorgelijk was dat de monitor zich 'in een naad van het tij, oftewel zeeval' bevond,<sup>105</sup> waarin het wegens het woelen van de zee (wel een halve meter meer dan daarbuiten) 'kwaad varen is'!<sup>106</sup> Daarnaast kwam de monitor nauwelijks of niet meer vooruit, zodat duidelijk was dat hij die nacht op zee zou moeten blijven, omdat hij de Nieuwe Waterweg niet meer voor donker zou bereiken. 'De monitor stak de kop voortdurend in zee, die razend moeilijk was en tegen de toren opliep, terwijl het buiswater tot over de schoorsteen heenvloog.'<sup>107</sup>

Uit de zeereis van de 'U.S.S. Monitor', die - zoals hierboven verhaald - ook in zwaar weer terecht kwam, bleek dat bij hen op dat moment de stoommachines dienst weigerden en de boot zich met verbrandingsgassen, en dan met name met koolmonoxide, begon te vullen<sup>108</sup>. Zou datzelfde met de 'Adder' het geval geweest kunnen zijn? Waarschijnlijk waren alle openingen geschalmd, waardoor verbrandingsgassen geen uitweg zouden kunnen vinden als het water (ook) via de schoorsteen naar binnen drong. Bij de bemanning van de 'Monitor' was op dat moment de keuze geweest: verdrinken of stikken<sup>109</sup>. Geldt hetzelfde misschien voor de bemanning van de 'Adder'?

Uit onderzoek aan de lijken, die na de ramp geborgen worden, blijkt dat de bemanningsleden allen zwemgordels omgebonden hadden en deels te kooi moeten hebben gelegen; mogelijk vanwege zeeziekte. Beschadiging van sommige lichamen leek te wijzen op de mogelijkheid dat aan boord een of meerdere leidingen gesprongen waren<sup>110</sup>. Het feit dat de bemanning geen actief gebruik heeft gemaakt van de zwemgordels of de reddingsboten om de boot te verlaten, zou een aanwijzing kunnen zijn dat (een deel van) de bemanning misschien voordien al gestikt of verdronken was. Of daadwerkelijk (een deel van) de bemanning een koolmonoxidevergiftiging had, is bij de aangespoelde lijken - voor zover bekend - niet onderzocht. Duidelijk is dat de onervarenheid van alle betrokkenen aan boord van de 'Adder' tijdige onderkenning van

het risico van verstikking onwaarschijnlijk maakt.

Om half acht werd de monitor gepasseerd door de Katwijkse vissersschuit 'Petronella Vierman' van rederij Meerburg en om acht uur door de Scheveningse bomschuit 'Twee Gezusters' van rederij Hoogeveen. De bemanning van de eerstgenoemde schuit zag helemaal niets bijzonders aan de monitor; de bemanning van de tweede schuit zag dat er twee vlaggen onder elkaar gehesen waren als teken dat assistentie van een sleepboot werd ingeroepen. Ze meenden vaag een persoon op het achterdek te zien, die geen teken gaf, noch van leven, noch van een vragen om hulp<sup>111</sup>. Of de monitor op dat moment nog onder stoom lag is onduidelijk, want de laatste stoom waarvan melding wordt gemaakt - achteraf, in het onderzoeksrapport van de regeringscommissie -, werd om kwart voor acht 's avonds gezien<sup>112</sup>. De 'Adder' was om acht uur al aan het terugdrijven in de richting van Scheveningen. Van de monitor was op dat moment alleen nog maar de toren te zien, terwijl de rest van het schip door de overslaande zeeën volstrekt onzichtbaar was.

Is dit mogelijk een aanwijzing dat de pompen aan boord waren uitgevallen en de 'Adder' zich al met water vulde en daardoor deels onder de zeespiegel lag? In het bovengenoemde briefje van luitenant Jonckheer is aangetekend dat er op enig moment '48 duim water bij de pomp' van de monitor staat<sup>113</sup>. Waarom kon dat water (maar liefst minimaal 120 cm hoog) in de boot niet worden weggepompt?

Uit het hierboven vermelde verslag van de reis van de monitor 'Adder' op 9 september 1879 is gebleken, dat toen het water door de luchtkokers naar binnen stroomde, waardoor het niet meer lukte stoom te houden<sup>114</sup>. Terwijl toch van een monitor bekend is dat - wanneer zee en tij ongunstig worden - de koekoeken geschalmd, de toren vastgezet en alle openingen in en op het dek dichtgemaakt moeten worden<sup>115</sup>. Waarom gebeurde dat dan niet op 9 september 1879 met de luchtkokers? En gebeurde het dan wel op 5 juli 1882?

Als (uiterlijk) om drie uur 's middags de vloed was gaan lopen, dan zal het rond deze tijd (we praten hier over half negen 's avonds) toch eb geweest zijn. Daarmee had - normaal gesproken - de 'Adder' zijn reis succesvol moeten kunnen voortzetten; in ieder geval Hoek van Holland moeten kunnen bereiken, waar sleepboothulp beschikbaar was. Omdat de monitor helemaal niet meer van de getijdenwisseling heeft kunnen profiteren om de reis voort te zetten, moeten we wel aannemen dat op dat moment de stoommachines van de monitor, het roer of de schroeven allang niet meer werkten en de drijvende batterij waarschijnlijk vol water stond.

Om half negen werd waargenomen dat er vuurpijlen vanaf de monitor werden afgevuurd, en daarna werden er witte en rode flambouwen afgestoken, waarna vlamvuur dat zich in damp oploste, aangaf dat de 'Adder' op dat moment verging<sup>116</sup>.

### Het nationale trauma

Terwijl de bemanning van de Scheveningse bomschuit 'Twee Gezusters' het ongeluk aan bovenwindse zijde ziet gebeuren, slaan de Scheveningse vissers geen alarm<sup>117</sup>. Waarschijnlijk uit angst dat hen nalatigheid verweten zou worden. Ze hadden immers om acht uur mogelijk nog bemanningsleden kunnen redden. Nu zou het te lang duren om de netten te kappen en middels laveren de monitor nog te bereiken.

Achteraf viel ook heel Nederland - al dan niet terecht - over stuurman Abraham den Dulk, Cornelis Dijkhuizen en de andere bemanningsleden van de Scheveningse bomschuit 'Twee Gezusters' heen<sup>118</sup>. Waarom het weldenkende geweten van Nederland niet evenzeer over schipper Willem Haasnoot en zijn mannen van de Katwijkse vissersschuit heen viel, is onduidelijk. Mogelijk omdat die achteraf volhielden, dat de monitor om half acht, volgens hen, nog geen problemen had. Het is dan ook twijfelachtig of de mededeling, dat de 'Adder' om kwart voor acht nog onder stoom lag, (een mededeling achteraf gedaan door de bemanning van de 'Petronella Vierman') wel juist is.

Pas op zaterdag 8 juli spoelt een lijk aan, namelijk dat van binnenloods Duinker met een zwembuoi van de 'Adder' omgebonden<sup>119</sup>. Dat was het sein voor heel Nederland om zich af te vragen waar de monitor eigenlijk was en om langzaam aan de daarop volgende week tot de vreselijke gevolgtrekking te moeten komen dat een marinevaartuig met de volledige bemanning, vlak voor de Nederlandse kust, vergaan moet zijn. Uiteindelijk spoelen 43 lijken aan, terwijl 22 lichamen niet teruggevonden worden<sup>120</sup>.

Voorzover is op te maken uit de toentertijd gepubliceerde dodenlijsten lijkt het dat de lichamen van met name de machinisten en de stokers grotendeels met de monitor naar de zeebodem zijn gegaan<sup>121</sup>. Of dat veroorzaakt wordt door een uiterst plichtsbesef van deze personeelsleden en een tot het laatste moment ijzeren discipline onder deze groepen, of doordat deze personeelsleden voordien mogelijk al door verbrandingsgassen gestikt of door binnendringend water verdronken waren, is uiteraard niet meer uit te maken. Aangezien de ramp zich niet in korte tijd voltrok en vooraf te voorzien was, lijkt de verklaring niet plausibel, dat deze personeelsleden onderin het schip werkzaam waren en niet meer de mangaten naar het dek bereikt zouden kunnen hebben.

Het vergaan van de monitor leidt tot het instellen van een regeringscommissie om de toedracht van de zeeramp te onderzoeken<sup>122</sup>. Terwijl 'De Amsterdammer' van 9 juli 1882 nog pleit voor een 'onafhankelijke' commissie<sup>123</sup>, blijkt bij instelling van de commissie op 21 juli daaropvolgend dat ze allerminst onafhankelijk is: voorzitter wordt vice-admiraal R.L. de Haes en secretaris luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse A.G. Ellis met als leden de kapitein ter zee W. Enslie, de oudmarine-officier D.L. Wolfson, mr E.N. Rahusen en J.C. van de Poll.<sup>124</sup> Vier van de zes leden zijn (oud-)marine-mensen.

De commissie doet de volgende aanbevelingen:

- \* de berichtgeving over de positie van ieder marine-schip te verbeteren,
- \* een stelsel van kustbewaking in te stellen,

- \* haast te maken met de liggende plannen een kanaal van IJmuiden naar de Nieuwe Waterweg te doen graven en
- \* het gebruik van seinvlaggen meer te standaardiseren<sup>125</sup>.

Niet wordt door de commissie ingegaan op de werkzaamheden, die op 's Rijks scheepswerf in Amsterdam aan de 'Adder' zijn verricht. Terwijl blijkbaar tijdgenoten zich afvroegen of de nieuw aangelegde elektrische telegrafie op de 'Adder' aandeel in de ramp had gehad,<sup>126</sup> lezen wij daar niets over in het regeringsrapport, noch in de contemporaine tijdschriftartikelen over de ramp. Was deze aanleg mede de reden geweest dat de 'Adder' zeven maanden in dok had gelegen?

Niet is door de commissie onderzocht hoe de stoommachines van de monitors functioneren in moeilijke omstandigheden, niet wordt nagegaan of bij volledig schalmen van de dekopeningen verbrandingsgassen voldoende worden afgevoerd, niet wordt nagetrokken of de schroeven van de rammonitoren voldoende functioneren en of de reguleur adequaat werkt.

Ook wordt geen onderzoek ingesteld hoe het administratief mogelijk was een scheepsbemanning voor een missie op papier samen te stellen, die zó ongeschikt is voor de opgedragen taak.

Alle hogere marineofficieren, die onvoldoende gecommuniceerd hebben, wordt de hand boven het hoofd gehouden. Ook de minister, het departement van marine, de directie, de ingenieurs en de arbeiders van 's Rijks werf in Amsterdam treft, volgens de commissie, geen enkele blaam<sup>127</sup>.

De regeringscommissie heeft contemporaine noch toekomstige missies met rammonitors ont-raden, noch aanbevelingen gedaan om de veiligheid aan boord van de rammonitors te verbeteren, en daarmee in de hand gewerkt dat de eigen personeelsleden ook in de toekomst in klaarblijkelijk onaanvaardbaar risicovolle omstandigheden hun werk moesten blijven doen op drijvende batterijen, die op geen enkele wijze zeewaardig waren gebleken.

Zo komt de blaam geheel en uitsluitend te rusten op achteraf onbegrijpelijke beslissingen van Ernst Simon van der Aa en een ongelukkige samenloop van omstandigheden bij de missie<sup>128</sup>.

Het lijkt, vanuit onze tijd bezien, dat deze redenen slechts een deel van het verhaal vertellen!

De monitoren werden - na de ramp - nog zo'n twintig jaar door de *Koninklijke Nederlandse Zeemacht* gebruikt en pas rond het begin van de twintigste eeuw successievelijk uit de vaart genomen.

#### noten

- <sup>54</sup> 'Halfmodel van een schoener van 3 stukken', Rijksmuseum Amsterdam, Marine Modellen Catalogus MC 398.
- <sup>55</sup> De Haes & Ellis p. 5-6.
- <sup>56</sup> Leeuwarder Courant van 25-07-1876.
- <sup>57</sup> Leeuwarder Courant van 14-07-1882.
- <sup>58</sup> De Haes & Ellis p. 6 en Dana Green p.1: 'It was at once evident that the Monitor was unfit as a sea-going craft'.
- <sup>59</sup> Leeuwarder Courant van 18-07-1882 ('Het Nieuws van de Dag is in de gelegenheid ...').
- <sup>60</sup> Leeuwarder Courant van 09-05-1879 ('Naar aanleiding van Zr.Ms. besluit van de 4<sup>de</sup> dezer ...').
- <sup>61</sup> De Haes & Ellis p. 7.
- <sup>62</sup> Leeuwarder Courant van 22-10-1881 ('De Staats-Courant bevat de volgende opgave ...') en Leeuwarder Courant van 05-07-1882 (de dag van de ramp). Zie over de mogelijkheid van de inbouw van een elektrische telegraaf (of van elektrische verlichting) Dagblad Het Vaderland van 07-07-1932, *De ramp van de Adder*, hieronder afgedrukt als bijlage 1.
- <sup>63</sup> Leeuwarder Courant van 28-08-1840: 'Enige kennisgeving: Mijn hartelijk geliefde echtgenote Tetje Julia Jongsma beviel heden morgen, door Gods goedheid, gelukkig van een welgeschapen zoon. Mr C.M.A. Simon van der Aa, Leeuwarden, de 25 augustus 1840'.
- <sup>64</sup> Leeuwarder Courant van 24-12-1847 en Leeuwarder Courant van 24-04-1855.

- 65 Leeuwarder Courant van 20-07-1882 ('Omtrent de loopbaan der zeeofficieren ...').
- 66 Leeuwarder Courant van 12-04-1861 ('Door Z.M. is, met ingang van de 1 april 1861 ...').
- 67 Leeuwarder Courant van 20-07-1882 ('Omtrent de loopbaan der zeeofficieren ...').
- 68 Leeuwarder Courant van 19-04-1867 ('Met den 20 dezer worden op non-activiteit gebracht ...').
- 69 Huwelijksakte van de gemeente Delft d.d.14 november 1867, nr. 185, en gezinskaart van de gemeente Delft betreffende Jean Henri van Marselis Hartsinck, nr 214 aangaande huizing nr 119, Leeuwarder Courant van 30-10-1867 (ondertrouw) en Leeuwarder Courant van 19-11-1867 (trouwen).
- 70 Leeuwarder Courant van 10-05-1870.
- 71 Leeuwarder Courant van 20-07-1882 ('Omtrent de loopbaan der zeeofficieren ...').
- 72 Leeuwarder Courant van 20-07-1882 ('Omtrent de loopbaan der zeeofficieren ...').
- 73 Leeuwarder Courant van 04-06-1878 ('Van Nieuwediep is uitgezeild ...'), Leeuwarder Courant van 05-06-1879 ('De oorlogsbrikken ...') en Leeuwarder Courant van 16-07-1879 ('Zr.Ms. instructievaartuig Urania...').
- 74 Dirk Jacob Brouwer, (bewerker 2e druk E. Simon van der Aa), *Handleiding tot de theoretische en praktische zeevaarkunde, benevens een beknopte verhandeling over de hydrographie*, deel 1 en 2, Nieuwediep 1880-82 2<sup>e</sup> [J.C.de Buissonjé] en Leeuwarder Courant van 12-07-1881 ('Na het bezoek, door Zr.Ms. Urania te Harlingen gebracht ...').
- 75 Leeuwarder Courant van 20-07-1882 ('Omtrent de loopbaan der zeeofficieren ...').
- 76 Van zijn neef, hoogleraar Jan Simon van der Aa, werd gezegd, dat hij niet de man was om zijn studenten werkelijk te bezielen, doordat ze enerzijds niet de diepere functies van zijn betoog doorgrondden en anderzijds zijn nauwkeurigheid en scherpte van uitdrukkingwijze een zekere afstand schiepen. (M. Pekelharing-Thiebout, lemma 'Jan Simon van der Aa (1865-1944)' op internet.) Het zou zo maar eens een familietrek geweest kunnen zijn !
- 77 Leeuwarder Courant van 05-07-1882 (de dag van de ramp).
- 78 De Haes & Ellis p.10 en De Amsterdammer; Weekblad van Nederland van 09-07-1882 en 16-07-1882 ('Allerlei').
- 79 Leeuwarder Courant van 20-07-1882 ('Omtrent de loopbaan der zeeofficieren ...').
- 80 Idem, zie noot 79.
- 81 De Haes & Ellis p. 10.
- 82 Leeuwarder Courant van 12-07-1882 ('Het vreeselijk vermoeden dat de monitor ...').
- 83 Leeuwarder Courant van 11-07-1882 ('Uit Hellevoetsluis seint men ...').
- 84 Stapelkamp p. 66.
- 85 Leeuwarder Courant van 11-07-1882 ('De bemanning van den monitor de Adder bestond uit ...').
- 86 De Haes & Ellis p.10, noot 5.
- 87 De Haes & Ellis p.10-11.
- 88 De Haes & Ellis p.11.
- 89 De Haes & Ellis p.11.
- 90 De Haes & Ellis p.10. (Buitenhuizen ligt bij Zijkanaal-C.)
- 91 De Haes & Ellis p. 9.
- 92 Leeuwarder Courant van 18-07-1882, zie noot 59.
- 93 De Haes & Ellis p.13.
- 94 Leeuwarder Courant van 15-07-1882 ('Nadat eergisteren het lijk van ...').
- 95 De Haes & Ellis p.14 en 24.
- 96 De Haes & Ellis p.13-14.
- 97 De Haes & Ellis p.14 en De Amsterdammer; Weekblad van Nederland van 09-07-1882 en 16-07-1882.
- 98 De Haes & Ellis p.14 en 15.
- 99 De Haes & Ellis p.13.

- 100 Leeuwarder Courant van 18-07-1882.
- 101 De Haes & Ellis p.15.
- 102 De Haes & Ellis p.16.
- 103 De Amsterdamer; Weekblad van Nederland van 09-07-1882 en 16-07-1882 ('*Allerlei*').
- 104 Leeuwarder Courant van 18-07-1882.
- 105 De Haes & Ellis p.15, verklaring Pieter Kuyt, kastelein op het duin bij de vuurtoren van Scheveningen.
- 106 Idem, zie noot 105.
- 107 De Haes & Ellis p.16.
- 108 De Kay p.143.
- 109 De Kay p.144.
- 110 Leeuwarder Courant van 13-07-1882. ('*Wat is de oorzaak geweest van de ...*').
- 111 De Haes & Ellis p. 17.
- 112 De Haes & Ellis p. 16.
- 113 Leeuwarder Courant van 18-07-1882.
- 114 Idem, zie noot 113.
- 115 De Haes & Ellis p. 7.
- 116 De Haes & Ellis p. 17; '*Intredende ebbe*' wordt ook door De Haes & Ellis genoemd (p. 22).
- 117 Idem, zie noot 116.
- 118 Leeuwarder Courant van 21-07-1882 ('*...een der schepen van de reder A.Hoogveen alhier, wiens equipage geen lust had om naar de 'Adder' te zoeken ...*')
- 119 De Haes & Ellis p.19 en Leeuwarder Courant van 11-07-1882 en van 12-07-1882.
- 120 De Haes & Ellis p. 21
- 121 Leeuwarder Courant van 17-07-1882.
- 122 Koninklijk Besluit van 21-07-1882, nr. 1.
- 123 De Amsterdamer; Weekblad van Nederland van 09-07-1882 en 16-07-1882 ('*Allerlei*').
- 124 Leeuwarder Courant van 24-07-1882.
- 125 De Haes & Ellis p. 23-27.
- 126 Dagblad Het Vaderland van 07-07-1932 ('*De ramp van de Adder*'), hieronder afgedrukt als bijlage 1.
- 127 De Haes & Ellis p. 19-27 a.p.
- 128 Conclusie auteur BvG o.g.v. De Haes & Ellis p. 19-27.

#### Literatuurlijst

- \* **Bremer, J.T.**, *De mysterieuze ondergang van ram-monitor 'De Adder'*, op website: *Den Helder in de Tweede Wereldoorlog 1940-1945*.
- \* **Bremer, J.T.**, *Het verhaal achter het grafmonument voor de rammonitor 'De Adder'*, op website: *Dood in Nederland, 2006*.
- \* **Dana Green, S.**, *In the Monitor's turret*, op website *Battles and leaders of the Civil War* onder lemma: *Battle of ironclads; Official records*.
- \* **Van Gelder, Bert**, *Scheepsramp van de 'Adder' voor Scheveningen*, in: *Bert van Gelder / Kees Vlak, Het Nederlands liedboek van shanties, zeemansliederen en andere liederen van de zee, deel 1 Pikbroeken*, Purmerend 2000 [De Zilverdistel], p. 30.
- \* **Gils, Robert**, *De koepel van het reduit van Fort 3*, in: *Vesting, Driemaandelijks tijdschrift van het Simon Stevin Vlaams Vestingbouwkundig Centrum*, 2007-4, p. 2 - 8.
- \* **De Haes, R.L.** (voorzitter) & **Ellis, A.G.** (secretaris), *Verslag aan den Koning van het onderzoek naar de vermoedelijke oorzaken waaraan de zeeramp van Zr. Ms. Rammonitor 'Adder' moet worden toegeschreven, uitgebragt door de commissie, benoemd bij 's Konings Besluit van 21 julij 1882, nr 1*, Den Haag 1882 [Algemeene Landsdrukkerij].

- \* **De Kay**, James Tertius, *Monitor; The story of the legendary Civil War ironclad and the man whose invention changed the course of history*, London 1999 [Pimlico].
- \* **Little**, Ivor C., *From wooden walls to dreadnoughts - gun, armour, ram or torpedo ?*, Address to the South African Military History Society Jhb branch on 10 August 2006.
- \* **Mulder, Jt. & Ruygrok**, W.F., *Pantserscheppen, pantserdekschepen, monitors*, in de reeks *De Nederlandsche Zeemacht*, Emmen 2004 [Lanasta].
- \* **National archives** and records administration, *USS Monitor collection: MS341*, The library at The Mariner's Museum, Newport News, Virginia, USA, p. 3 - 4.
- \* **NIMH** (Nederlands Instituut voor Militaire Historie), *De kroon op het anker (1813-1949)* en *De kroon op de krijgsmacht (1814-1914)*, op de website van het NIMH.
- \* **Stapelkamp**, Herman, *De impact van een scheepsramp; De mysterieuze ondergang van Zr.Ms. 'Adder' voor de kust van Scheveningen op 5 juli 1882*, in: *Jaarboek Die Haghe - 2007*, p. 65 - 72.
- \* **Dagblad Het Vaderland** van 7 juli 1932, *De ramp van de Adder*, hieronder weergegeven in bijlage 1.
- \* **Wurfbain**, J.W., *De ramp van de Adder* (in de reeks *Mysteries en tragedies van de zee*, deel II) in: *de Nieuwe Rotterdamse Courant* van 21 mei 1927.

## Bijlage 1

### Dagblad Het Vaderland van 07-07-1932 ('De ramp van de Adder')

Gisteren is, gelijk we al hebben medegedeeld, op het kerkhof te Huisduinen de plechtige kranslegging geschied door de Marine bij het monument voor de opvarenden van de, in de nacht van 5 op 6 juli 1882 voor de Scheveningse kust vergane, rammonitor *Adder*. Behalve de commandant van de Marine [...] hebben kransen gelegd: [...] de heer Hellingman, die destijds door toevallige omstandigheden de tocht niet meemaakte en namens de heer K.E.A. Vries, oud-directeur P.T.T., mede namens wijlen zijn vader B.L. Vries, leraar Koninklijk Instituut en wijlen L.B.C. Vries, officier-machinist, die door ruiling met een der opvarenden destijds voor de ramp gespaard bleef.

[...]

*Het elektrisch licht bij het onderzoek onder het wrak*

Ir. W.F.Pot heeft nagegaan in de officiële bescheiden of de elektrische telegrafie op de *Adder* aandeel in de ramp heeft gehad, maar hem is niets daarvan gebleken. Wel heeft hij gevonden dat bij het onderzoek van het wrak een elektrische booglamp is gebruikt welke van twee luchtslangen voorzien, onder water brandde; de draden liepen door een dezer slangen, welke dienden voor de toen nog nodige luchttoevoer. In die tijd moesten lampen van 80 à 100 kaarsen nog uit Parijs komen.

Tot eind oktober 1882 is op het wrak gedoken met een duikerschokker en een sleepboot, onder leiding van luitenant ter zee 1e kl. H. Nijgh jr.; ingenieur Turk behartigde de technische zaken en het duiken geschiedde onder leiding van B.S. Weltevrede.

De *Adder* lag ondersteboven en was gedeeltelijk onderspoeld, zodat men er voor een deel onder kon komen. De zee was ter plaatse - ongeveer ter hoogte van Kijkduin - circa 10 meter diep.

In het 'Verslag aan de Koning' heeft ir. Pot o.a. gevonden:

25-26 september: De duiker had door de reeds sterke vloed stroom niets kunnen uitrichten; hij heeft zich voorstrooms naar de elektrische lamp begeven. (Voor het eerst was nl. gebruik gemaakt van een elektrische lamp, neergelaten van de duikerschokker en met elektrische draden verbonden met de elektrische machine op de sleepboot Noord-Holland 4 opgesteld.) De bevinding van de duiker Pluylaart omtrent dit licht is: Op een armlengte afstand kon hij de lamp ontwaren, echter alleen de glazen ballon met het koperen traliewerk er omheen en ook de ijzerdraadtouwen, waaraan de drie schuitjes ballast hingen, welke de lamp bezwaarden. Op die afstand heerste er een licht, dat met het maanlicht overeenkwam. Het bovengedeelte van de koperen cylinder boven op de glazen ballon kon hij niet zien. Zodra hij verder dan een armlengte van de lamp was, zag hij niets dan de gloeiende koolspitsen en verkeerde weer in het gewone donker.

4 oktober: Van de elektrische lamp die op  $\pm 4$  meter afstand van de duiker was neergelaten, heeft deze slechts een flauw schijnsel gezien; het water was zeer troebel.

9 oktober: Uwe Excellentie zal daaruit ontwaren, dat de elektrische lamp, zelfs onder de gunstigste omstandigheden, niet van nut kan zijn voor de verlichting van het wrak.... Na de resultaten van het onderzoek op gistermiddag, heb ik gemeend, dit niet verder te moeten voortzetten, maar onverwijld een aanvang te moeten doen maken met het inrichten der elektrische machines op de Noord-Holland, voor het gebruik van gloeilichten.

zaterdag 7 oktober: De duiker Pluylaart heeft de lamp op 3 M. afstand goed kunnen zien, zonder dat de lichtsterkte bijzonder groot was. Voortdurend werd met de duikerschokker en de sleepboot gemanoevrerd om de elektrische lamp vlak tegen het wrak aan te krijgen, wat eindelijk gelukte zodat de bovenkant der lamp aan het wrak kon worden vastgemaakt. De lamp wierp tot op 3 M. licht af.

8 oktober: (De elektrische leiding was weer een paar maal gebroken geweest door het slingeren van de schokker) Uit de toestand van het dek midscheeps kan wellicht enig licht opgaan omtrent het ongeval de monitor 'Adder' overkomen. Het enige wat tot dit onderzoek nodig is, is licht en zal dus zo spoedig als mogelijk is, met de gloeilampjes, die onder het wrak meegenomen kunnen worden, een laatste poging worden uitgevoerd.

(20 oktober werd begonnen met het opstellen van de nodige machines en wat nu volgt in het Verslag geeft een typerend inzicht in de stand van de electriciteitstechniek, welke een halve eeuw geleden was bereikt.):

Bij zijn schrijven van 3 oktober meldde de heer Wisse mij reeds dat één of meer gloeilampen van 80 kaarssterkte binnen enige dagen in zijn bezit zouden zijn. Het schijnt echter dat de plotselinge dood van de heer Breguet te Parijs, oorzaak was dat voorlopig aan de bestelling dier lampjes niet werd voldaan. Eerst 14 oktober ontving de heer Wisse bericht, dat men één gloeilampje kon afleveren. Tot heden is het echter nog niet ontvangen. Daar deze gloeilampjes van 80 kaarsen, die voor het beoogde doel noodzakelijk werden geacht dus nog niet beschikbaar waren, trachtte de heer Wisse een voldoende licht te verkrijgen door drie Swan'se gloeilampjes van 20 kaarsen elk, in een koperen lantaarn te plaatsen. Van de heer Vogels hoorde ik dat de lampen geen voet hadden, doch dat de platina-draadjes, waaraan de kooldraad was bevestigd, buiten de lamp eindigden in twee oogjes. Deze lampjes waren naast elkaar geplaatst met een spiegel er achter en een lens er voor. Bij de beproeving boven water bleek de guttapercha van de geleiddraden te smelten, waardoor de lampjes braken. De lamp werd verbeterd, doch geen der lampjes zat in het brandpunt der spiegel. De lens had men vervangen door een ruit. Er zou een lamp van 20 kaarsen precies in het brandpunt der lens (spiegel) worden geplaatst. Het handvat van de lantaarn wenste L.t.Z. Nijgh ook geïsoleerd te hebben, met het oog op de veiligheid van de duiker, maar de ingenieur Vogels verklaarde dit voor geheel onnodig.

De uitkomst heeft het tegendeel geleerd. De gloeilichten van 80 en 100 kaarsen kwamen uit Parijs aan, en sterke lens zou worden aangebracht in plaats van de glasruit. De duiker Pluylaart kan met de lamp zeer goed zien. Hij kroop nu, de lantaarn voor zich uithoudende, onder het wrak (hij rekent pl.m. 2 M. voor zich uit goed licht te hebben gehad), toen het licht ophield en hij met een schok achterover sloeg, zonder gelukkig verder letsel te bekomen, wat ook door de betrekkelijk zwakke elektrische stroom geen ernstige gevolgen kon hebben. Boven komende bleek de lens ingeslagen te zijn, waardoor het zeewater contact had gemaakt met het lichaam van de lantaarn, door het niet-geïsoleerde handvat was de stroom door de duiker heengegaan. Ingenieur Vogels kwam 's avonds met een nieuwe lantaarn aan en het handvat werd met guttapercha geïsoleerd. Met het oog op het jaargetijde werd het duiken gestaakt.

Ir. Pot heeft de ingenieur Vogels in 1930 gesproken; hij was toen 74 jaar en herinnerde zich nog zeer goed, dat hij de zoeklichtlamp met Siemens Halske had veranderd voor duikerwerk. Het was een differentiaallamp en had men toen een verstopping in de luchtslang gekregen, of was deze knijp geraakt en had men gezien dat de lamp rustig door bleef branden, dan had men toen de spaarbooglamp reeds uitgevonden, die nu eerst in 1910 op de markt is gekomen.

Toen in 1888, dus zes jaar na de ramp met de Adder, het buiten dienst gestelde oorlogsschip Marnix, langs de wal gelegen, als opleidingsschip zou worden gebruikt, besloot men het electrisch te verlichten, teneinde ervaring op te doen met deze nieuwe verlichting alvorens men zou overgaan tot toepassing op de in dienst zijnde oorlogsschepen.

Toen besproken werd of de dynamo aan boord zou worden opgesteld, verklaarde de commandant zich hier sterk tegen, omdat het schip zó slap was, “dat als na theewater de matrozen op de bak dansten, de pen in de hand van de commandant achter in het schip in de kajuit op het papier op en neer klapperde.” De dynamo werd dus aan de wal opgesteld.

**Voetnoot auteur** BvG bij bovenstaand artikel ‘De ramp van de Adder’ uit Dagblad Het Vaderland van 07-07-1932: Is het juist is dat er een elektrische telegraaf aan boord was van de ‘Adder’, is het duidelijk waarom commandant Ernst Simon van der Aa noch in Amsterdam, noch in IJmuiden, van de bestaande telegraafverbindingen gebruik heeft gemaakt om zijn positie door te geven of aan te geven dat hij zee koos. Hij kon dat eenvoudigweg doen met de boord-telegraaf.

Blijkbaar heeft die elektrische telegraaf aan boord van de ‘Adder’ - als hij er al was - niet gewerkt. Het Ministerie is dan waarschijnlijk niet ongerust geworden over de verblijfplaats van het schip, omdat ook de ambtenaren er rekening mee hielden dat zo'n nieuwe nautische vinding aanloopproblemen kon geven.

Terwijl de aanname dat er een elektrische telegraaf aan boord van de ‘Adder’ was geïnstalleerd, het gedrag van Ernst Simon van der Aa verklaart, maakt het het rapport van de regeringscommissie extra verdacht.

Waarom gaat dan immers een deel van de tekst over de nalatigheid van commandant Simon van der Aa, om niet van de bestaande telegraafverbindingen gebruik te maken, om zijn positie door te geven?

Was in 1882 elektrische telegrafie (misschien ook: experimentele elektrische verlichting) aan boord van oorlogsschepen vertrouwelijke informatie, die als ‘staatsgeheim’ gekoesterd werd door Koning en Marinetop? Opvallend in dat verband is het verhoudingsgewijs grote aantal keren dat juist de rammonitor ‘Adder’ tochten op zee had gemaakt: 26 van de in totaal 39 zeereizen van rammonitors (66%). Werd aan boord van de ‘Adder’ met nieuwe nautische technieken en vindingen geëxperimenteerd ?

De rol, die een eventuele elektrische dynamo aan boord van de ‘Adder’, bij het ontstaan of de ontwikkeling van de ramp gespeeld kan hebben, moet - mijns inziens - bij een analyse van de ramp zeker in beschouwing worden genomen.

## Bijlage 2

**Leeuwarder Courant van 25-07-1882** (‘Van Groningen wordt aan ‘t weekblad ...’)

*‘Natuurlijk wordt er thans veel over de waarschijnlijke oorzaak van de ramp gesproken. Vergun - mijnheer de redacteur - ook uw correspondent daarover een woordje, dat enige aandacht waardig is ,omdat hij, 5 á 6 jaar geleden, met genoemd vaartuig de Adder een reisje op de Noordzee heeft meegemaakt. Wij bevonden ons met prachtig zee-weer voor de ree van Texel, en lichtten het anker, om van ons reisje verder huiswaarts te keren, zijnde Nieuwediep. Op dat belachelijk kleine tochtje kwam een geringe storm opzetten. Doch hoe klein ook de reis en hoe gering ook de storm - de Adder was er ellendig aan toe !*

*Van koerszetten was geen sprake ! Roer en boeg waren bij afwisseling vóór. Wanhopige middelen werden aangewend om ter bestemder plaatse te komen - wat ten laatste zonder belangrijke schade geschiedde. Onderwijl heb ik toen nauwkeurig waargenomen, hoe de bemanning zich had moeten redden, indien de Adder het er minder goed had afgebracht. Het bleek mij toen, dat van redding, zonder hulp van anderen, geen sprake kon zijn.*

*Bij een vaartuig als de Adder is het grootste deel van de bemanning gewoonlijk onder dek. Men weet, dat bij een monitor alle beweging tussen dek geschiedt. Zelfs de stuurstoel bevindt zich beneden - hoewel er ook een noodhulp stuurstoel aan dek is. De manschap bevindt zich dan grotendeels in en rond de toren. Om zich van daar naar dek te begeven, zijn slechts twee geringe openingen bestemd. Gewoonlijk - vooral in de vaart - is er maar één open. Bij gewone verrichtingen aan boord, ontstaat er dan ook meestentijds, wanneer de manschap van of naar dek moet, grote*

verstopping, omdat één man, hoogstens twee, tegelijk door de opening kunnen. Als wij nu nog weten, dat die opening moet bereikt worden met een vijfsport ijzeren trapje van rond staafijzer, dan is het, dunkt me, duidelijk, dat er bij paniek aan doorkomen geen denken is.

Wat nu verder de redding aan boord betreft, dat het nachtvolk zwemgordels draagt, zoals Het Vaderland beweerd heeft, is mij nooit gebleken en vindt ook inderdaad nimmer plaats. Misschien is 't wel voorgeschreven, doch in werkelijkheid heb ik het nimmer zien toepassen. Wél is het mij bekend dat de zwemgordels zich ook onder in de toren bevinden en daar zó nauwkeurig zijn geborgen tussen de ijzeren ramen van de toren, dat men een goede 15 minuten nodig heeft, om er een uit te trekken. In mijn tijd (ik bedoel de tijd toen ik nog aan de marine verbonden was) waren die zwemgordels zo goed in orde, dat een matroos, die daarvan eens gebruik maakte om zwemmen te leren, jammerlijk verdronk.

Volgens sommige berichten schijnt het volk te kooi geweest te zijn, te oordelen naar de toestand, waarin enkele der ongelukkigen gevonden zijn. Indien dit waar is, is 't nog meer begrijpelijk, dat alle manschap verdronken is. Het opschieten der kooien toch belemmert bij de Adder alle passage ! Want daar het eigenlijke ruim of tussendek veel te klein is, slaapt de bemanning overal, zowel rond de toren als in de doorgangen. Hier en daar branden dan een paar lantaarns (kaarsen) om te voorkomen, dat men niets kan zien.'

---

## DE EERSTE WERELDOORLOG IN VLAANDEREN

Voor u gelezen door J. Smit

### DE GROTE OORLOG

#### De Eerste Wereldoorlog in de Westhoek

Samenstellers: Dries Chaerle, Piet Chielens,  
Steven Maes en Wouter Sinaeve.

Gebonden 190 x 245, 96 pagina's

ISBN 978-90-209-7537-6

Verkoopprijs: € 19,95



Het boek maakt in eerste indruk waar wat het beweert te zijn: een rijk geïllustreerd informatief boek met interactieve cd-rom voor jong en oud. Het geheel is uiterst zorgvuldig samengesteld, wat niet zo verwonderlijk is gezien de achtergrond van de samenstellers, en gaat in korte rubrieken stapsgewijs door de alles verwoestende Eerste Wereldoorlog in de Vlaamse Westhoek. Het boek en de interactieve cd-rom met o.a. een encyclopedie van 267 trefwoorden, zijn opgezet rond de ooggetuigenverhalen van 15 totaal verschillende personen met elk hun eigen verhaal. Ze zijn wie ze zijn, soldaten, burgers, kinderen, mannen en vrouwen, mensen van overal, mensen met een oorlog. Geen van allen raakten die oorlog ooit nog kwijt. Sommigen omdat ze erin sneuvelden, anderen omdat een oorlog je niet in de koude kleren gaat zitten, die neem je voor altijd met je mee. De indrukwekkende verhalen en foto's onderstrepen de onuitwisbare sporen die vier jaar strijd in de Westhoek heeft achtergelaten.

Voor u gelezen door Theo Postma

## DE LAATSTE GETUIGE

### Het landschap van Wereldoorlog I in Vlaanderen

Door Piet Chielens e. a. uitgeverij Lannoo.

ISBN 978-90-209-6560-5; prijs € 29,95

208 rijk in kleur geïllustreerde pagina's

Overlevenden van de Eerste Wereldoorlog zijn er niet meer. Littekens van WOI in het landschap, oorlogsgraven en monumenten zijn de ons overgebleven herinneringen. Dit boek inventariseert 250 belangrijkste sites en oorlogsrelicten in de Westhoek. Met de beknopte lijst ervan in het laatste hoofdstuk en de duidelijke kaart op de flappen van voor- en achteromslag zou het boek als reisgids voor "battlefieldtours" af zijn. Maar het is meer, de Eerste Wereldoorlog wordt belicht uit een aantal verschillende invalshoeken: het geeft ruime militair-historische informatie over het verloop van de oorlog in de Westhoek, het vluchten voor de oorlog, de multiculturele oorlog of de oorlog achter het front. In een tweede hoofdstuk hoe bijv. soldaten, schrijvers of kunstenaars tastbare herinneringen hebben nagelaten. Vervolgens komen onderwerpen als archeologie, antropologie of omgang met het verleden aan de orde. Tot slot worden de sporen in het landschap die aan de oorlog herinneren uitgebreid toegelicht

(J.S.)

Aan de hand van deze boeken kan de Westhoek worden verkend en zijn de vele stille getuigen moeiteloos in het landschap terug te vinden. Het aantal 'toen' en 'nu' illustraties brengen hierbij het verleden dichterbij. De belangstelling voor de Eerste Wereldoorlog in de Westhoek blijft groeien, aldus Piet Chielens, coördinator van het In Flanders Fields Museum in Ieper. Het toerisme rond de Eerste Wereldoorlog in de Westhoek is in 2007 met maar liefst 12,8 procent is gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar en deze publicatie lijkt daar naadloos op aan te sluiten. De samenstellers zijn er in geslaagd om in stroom nieuwe boeken over de Eerste Wereldoorlog toch een verrassend nieuw exemplaar toe te voegen waarbij de educatieve opzet en samenstelling van zowel het boek als de cd-rom ook een jonger lezerspubliek zal aanspreken.



---

De Vaal, L. Ouweneel, R. Kappers, P. Beetsma & F. Anders

## DE MILITAIRE GESCHIEDENIS VAN DE STAD SCHOONHOVEN IN VOGELVLUCHT

### Het Ontstaan.

De stad Schoonhoven is een oude stad. Voor het eerst wordt over Schoonhoven gesproken in 1247<sup>1</sup>. Een precieze datum van het ontstaan van de stad als zelfstandige entiteit is niet goed aan te geven. Wel is duidelijk dat het proces van stadwording, - weerspiegeld in het proces van stadsrechtontwikkeling - al voor 1280 een aanvang nam. Schoonhoven met zijn poorters had zich in 1280 reeds

duidelijk juridisch losgemaakt van het omringende platteland. En als laatste stap in het proces van stadwording werd de stad in 1322 zelf 'een overheid' die zelfstandig nieuw recht kon scheppen in de vorm van stadskeuren.<sup>2</sup> Intussen was de fysieke scheiding van het omringende land mogelijk geworden met het in 1300 verkregen recht zich te omgrachten en te ommuren.<sup>3</sup> Schoonhoven was daarmee ook een begerenswaardige en strategisch gelegen buit geworden: autonoom en versterkt. Echter: bronnen uit die tijd zijn schaars. Er is verder niet enorm veel bekend over deze tijd.

### **Hoeken en Kabeljauwen.**

Wat wél goed is vastgelegd is een strijd die jaren later, in de 14<sup>e</sup> en de 15<sup>e</sup> eeuw, gedurende bijna honderd jaar woedde in Holland en Friesland. Dat was de strijd tussen de Hoeken en de Kabeljauwen. Dit was een gevecht tussen verschillende Hollandse elites over erfrecht en geld. Ook Schoonhoven is hier niet zonder kleerscheuren uitgekomen. De Hoeken, onder leiding van Floris van Kijfhoek, namen Schoonhoven in, inclusief het kasteel van de stad dat in deze tijd nog overeind stond. De Kabeljauwen, op hun beurt, pikten de inname niet en begonnen aan een lange belegering.<sup>4</sup>

### **Belegering van Schoonhoven.**

De belegering is uitgebreid beschreven. Bij een belegering, zoals bij Schoonhoven, werden bijvoorbeeld alle toegangswegen naar de stad afgesloten. Er mocht niets in of uit. Ook werd de omgeving van de stad opgedeeld in sectoren, die werden vernoemd naar steden die mannen hadden geleverd voor de belegering.<sup>5</sup> Uit de wijde omtrek kwamen soldaten en werklieden om de belegering uit te voeren en te ondersteunen. In Schoonhoven kwam er voor de aanvallers nog een complicerende factor bij; dit was de Lek, de rivier langs de stad. Hier werden alle schepen die langsvoeren minutieus onderzocht. Mogelijke smokkel van bijvoorbeeld wapens, naar de belegerde stad, werd zo tegengegaan. De belegering van de Kabeljauwen op het Hoekse Schoonhoven was echter weinig effectief.<sup>6</sup> De uithongering werkte redelijk, maar van inname was geen sprake. Op 18 augustus 1425 werd daarom onderhandeld over vrede,<sup>7</sup> die er dan ook kwam. Schoonhoven had een spannende tijd beleefd en was erin geslaagd zich staande te houden.

### **De Spanjaarden.**

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog kende ook Schoonhoven een roerige tijd. De stad had moeite met het bepalen welke partij te steunen. Schoonhoven bood in 1572 onderdak aan Spaansgezinde troepen. Als reactie hierop werd de stad belegerd door Staatse soldaten. Rond Schoonhoven werden dijken doorgestoken, werd de rivier de Lek afgegrondeld en werd de stad dagenlang met kanonnen beschoten. Uiteindelijk zegevierden de Staatse troepen: op 20 oktober 1572 gaf Schoonhoven met het Spaansgezinde vendel zich gewonnen. Schoonhoven was nu opnieuw in Staatse handen.<sup>8</sup>

### **Het Rampjaar 1672.**

Schoonhoven ligt, als je naar de kaart van Nederland kijkt, erg strategisch. Het is als het ware een toegangspoort vanuit de zuidelijke en oostelijke provincies naar Holland. De Oranjes hebben Schoonhoven gebruikt als verdedigingslinie van Holland, hun machtsbasis. Dit is ook wel gebleken in het zogenaamde Rampjaar. Dit jaar, 1672, wordt zo genoemd omdat het even leek alsof De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden met iedereen in oorlog was. Het leek alsof het land van alle kanten werd aangevallen. Zowel Engeland als Frankrijk én de bisdommen van Münster en Keulen vielen De Republiek aan.<sup>9</sup>

### **De Hollandse Waterlinie.**

Holland diende verdedigd te worden tegen de invallers. De heren die het in de Republiek voor het zeggen hadden besloten Schoonhoven, als een der steunpunten van de Hollandse Waterlinie, in staat van verdediging te brengen. De Republiek werd aangevallen en had weinig mede-

standers, maar wel voegde zich al snel een regiment Spaanse ruiters bij de Republiek. De commandant van dit regiment was Graaf De Louvingies. Op 18 juni 1672 schreef hij aan de Staten van Holland dat hij was aangekomen in Schoonhoven.<sup>10</sup> De Spanjaarden dienden de stad koste wat het kost te verdedigen.

De boeren in de omgeving van Schoonhoven waren echter opstandig naar de militaire leiders. De bedoeling was dat dijken zouden worden doorgestoken en dat dan hun land onder water kwam te staan om de vijand tegen te houden. Dit wilden de boeren niet en zij dreigden Schoonhoven in brand te zetten als door zou worden gegaan met de inundering van hun land. Boeren hadden echter weinig te zeggen in die tijd en de Graaf De Louvingies kreeg het na enige tegenstand toch voor elkaar om in te kwartieren in Schoonhoven. De Prins van Oranje gaf hem zelfs toestemming om naar eigen inzicht huizen van Schoonhovenaars af te breken als hem dit nuttig leek voor de verdediging van de stad.<sup>11</sup>

De Graaf ging nu voortvarend te werk. Hij begon met het gereedbrengen van Schoonhoven als belangrijk verdedigingswerk in de Hollandse Waterlinie. Na overleg met zijn superieuren werden hem de volgende zaken toegestuurd: 100 schoppen, 200 spaden, 50 houwelen, een aantal kruiwagens, 12 stukken geschut, 5000 pond kruit, 5000 pond lonten, 3000 pond kogels, 200 granaten en 500 musketen. Hiernaast werd een mees-tertimmerman en zes knechten naar Schoonhoven gestuurd om mee te werken aan de opbouw van de verdedigingswerken.<sup>12</sup>

Langzaam vorderde het werk. Op 22 juli van 1672 waren er 3300 man troepen in de stad.<sup>13</sup> Er waren net zoveel soldaten in de stad als burgers. Nu is natuurlijk de grote vraag: wanneer kwam de vijand, ofwel, waar bleven de Fransen? Waar en hoe vaak is strijd geleverd en wie waren de overwinnaars? Heeft de Graaf De Louvingies stand weten te houden? Het antwoord is: er is

nauwelijks slag om Schoonhoven geleverd. De Fransen hebben één keer geprobeerd om de stad te overrompelen, maar dat is mislukt. Daarna zijn ze niet meer gezien.

De Graaf De Louvingies is hierna naar de Zuidelijke Nederlanden getrokken om daar verder te vechten. Hij raakte zwaargewond bij het beleg van Charlerois.<sup>14</sup> De burgers en boeren van Schoonhoven waren echter opgelucht dat een zeer verwoestende strijd om Schoonhoven en omgeving was uitgebleven.

### **Fransen troepen in Schoonhoven.**

Nu een sprong in de tijd. Eind achttiende eeuw grepen Revolutionairen de macht in Frankrijk en begonnen aan hun veroveringstochten in Europa. Langzaam kwamen de Fransen richting Nederland. Het land had de Republiek al vaker willen innemen, maar dat had altijd veel problemen opgeleverd. Deze keer ging het echter anders. De winter van 1794-1795 was een strenge winter en alle sloten en rivieren waren dichtgevroren. Dit betekende dat het voordeel dat de Republiek altijd had gehad van zijn waterlinie nu absoluut geen uitkomst bood.

Het gevolg was dan ook dat de strijd tegen de Fransen snel werd verloren en dat op 20 januari 1795 een Franse luitenant-kolonel Amsterdam innam.<sup>15</sup> Dit was een belangrijke prijs voor de Fransen, die het al lange tijd begeerde, maar niet wist in te nemen.

Maar nu Schoonhoven. Voordat Amsterdam werd ingenomen waren er al Franse troepen in de stad aan de Lek. De stad werd als een belangrijke strategische plaats beschouwd en vormde dus een gewichtig doel voor de Fransen. Op 2 januari 1795 trokken 500 Franse soldaten met kanonnen Schoonhoven binnen.<sup>16</sup> Deze Franse troepen zouden lang in de stad blijven. Pas 18 jaar later vertrokken de Fransen weer, als gevolg van nederlagen die Napoleon leed in andere delen van Europa.

### **De Artillerie Instructie Compagnie.**

Nu opnieuw een sprong in de tijd: het jaar 1862. In dit jaar werd bij Koninklijk Besluit overgegaan tot de oprichting van een Artillerie Instructie Compagnie. Deze compagnie werd gevestigd in Schoonhoven. De compagnie startte met de opleiding van korporaals voor verschillende onderdelen van het Nederlandse leger. Onder andere de regimenten Veldartillerie, Vestingartillerie, de Rijdende Artillerie en het Korps Pontonniers werden aangevuld met manschappen die in Schoonhoven werden opgeleid.<sup>17</sup>

Schoonhoven wilde graag de Artillerie Instructie Compagnie binnen haar muren hebben. Immers, bijvoorbeeld de middenstand zou enorm kunnen profiteren van de extra inkomsten die een paar honderd jonge mannen zouden genereren als gevolg van hun verblijf in de stad. Het gemeentebestuur besloot daarom al snel een geschikt gebouw te zoeken en te verbouwen; dit werd de Havenkazerne. Er werd een ziekenzaal bijgebouwd en een deel van de oude vestingwerken werden ingericht tot exercitiebatterij in de nabijheid van een oefenplein.<sup>18</sup>

Nu moet echter wel gesteld worden dat het toch erg hard werken was als leerling-artillerist. Veel ruimte voor ontwikkeling was er niet. Enig herhalingsonderwijs en wat primitieve wiskunde waren zo'n beetje alles wat er werd geleerd. De wiskunde werd dan gegeven om enig inzicht te krijgen hoe vuurmonden van de artillerie-stukken te richten. De mannen hielden zich verder hoofdzakelijk bezig met exerceren, soms met en soms zonder geweer. Ook werd hen de basisbeginselen bijgebracht over bijvoorbeeld explosieve stoffen, garnizoensdienst, rangen en graden, militaire rechten en plichten enzovoort.<sup>19</sup>

Tot 1922 bleef Schoonhoven de thuisbasis van deze Artillerie Instructie Compagnie. Het gebouw waar het in gehuisvest was, werd in dat

jaar ontruimd, maar zou nog een aantal andere militaire bestemmingen krijgen.

### **Depot Nazending Nederlands-Indië.**

In de Tweede Wereldoorlog werd Schoonhoven bezet door de Duitsers. De stad kreeg een garnizoen geplaatst. Veel gebeurde er echter niet in de oorlogsjaren. Na de oorlog kreeg Schoonhoven echter een zeer opmerkelijke functie toebedeeld. In de Havenkazerne, waar eerder de artilleristen gehuisvest waren, kwamen nu de jonge mannen terecht die weigerden om mee te vechten in Nederlands-Indië.

Een pretje om naar de stad te komen was het allerminst. De mannen werden hard gedruild. De werkweek was zes dagen lang en duurde van 's ochtends acht uur tot 's middags vijf. Hierna werd gegeten, maar daarna werd opnieuw getrild van 's avonds zeven tot negen. Het harde regime had wel effect: de meeste mannen die hier in Schoonhoven kwamen, besloten alsnog naar Indonesië te gaan. Met het eindigen van de oorlog in Indonesië kwam ook een einde aan de functie van het gebouw. Het Depot Nazending Nederlands-Indië, zoals het officieel heette, werd gesloten. De kazerne stond weer leeg, maar niet voor lang.

### **Het Instructie Bataljon Van Heutz.**

Schoonhoven zou in 1950 voorlopig zijn laatste grote militaire functie krijgen. In dat jaar werd in de Havenkazerne een nieuw instructie bataljon gevestigd: het Instructie Bataljon Van Heutz. 600 manschappen, onderofficieren en officieren vormden het kloppend militaire hart van de stad Schoonhoven.

In 1966 werd het laatste appèl gehouden op de binnenplaats van de kazerne: het Instructie Bataljon verhuisde naar Den Bosch. Sinds 1966 heeft de Havenkazerne geen militaire functie meer gehad.

## Ter afsluiting...

Schoonhoven heeft een zeer diverse en interessante militaire geschiedenis. Wellicht wordt de stad in de toekomst opnieuw uitgekozen om een belangrijke militaire functie te bekleden. Het zou de rijke militaire traditie van de stad Schoonhoven eer aan doen.

## Noten

- <sup>1</sup> F.W.N. Hugenholtz, *Het ontstaan van de stad Schoonhoven*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 4 (1982) 73-82.
- <sup>2</sup> R.Kappers, D.Mentink, *Schoonhoven, meer dan 725 ? Stadsrechten als ontwikkelingsproces in drie stappen*. Historische Encyclopedie Krimpenerwaard (2006) 21-34.
- <sup>3</sup> J.Cox, R.Kappers, *Stadsrechtprivileges en handvesten van Schoonhoven 1280-1401*, (Alkmaar /Schoonhoven 2006)
- <sup>4</sup> H.A.Verhoef, *Het Beleg van Schoonhoven in 1425*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 1 (2005) 2-10, aldaar 5.
- <sup>5</sup> H.A.Verhoef, *Het Beleg van Schoonhoven in 1425*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 1 (2005) 2-10, aldaar 6.
- <sup>6</sup> H.A.Verhoef, *Het Beleg van Schoonhoven in 1425*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 1 (2005) 2-10, aldaar 10.
- <sup>7</sup> H.A.Verhoef, *Het Beleg van Schoonhoven in 1425*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 1 (2005) 2-10, aldaar 10.
- <sup>8</sup> H. Povée, *Tien Eeuwen tussen Lek en IJssel. Geschiedenis van de Lopikerwaard en de Krimpenerwaard*, (Bussum 2004) 44-45
- <sup>9</sup> C.R. Schoute, *Schoonhoven in 1672*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 4 (1979) 83-100, aldaar 85.
- <sup>10</sup> C.R. Schoute, *Schoonhoven in 1672*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 4 (1979) 83-100, aldaar 92.
- <sup>11</sup> C.R. Schoute, *Schoonhoven in 1672*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 4 (1979) 83-100, aldaar 92.
- <sup>12</sup> C.R. Schoute, *Schoonhoven in 1672*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 4 (1979) 83-100, aldaar 92.
- <sup>13</sup> C.R. Schoute, *Schoonhoven in 1672*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 4 (1979) 83-100, aldaar 94.
- <sup>14</sup> C.R. Schoute, *Schoonhoven in 1672*, Historische Encyclopedie Krimpenerwaard 4 (1979) 83-100, aldaar 99.
- <sup>15</sup> Anoniem, 'Maritieme Kalender: 21 januari', <http://www.scheepvaartmuseum.nl/index.php?PageID=1237>, s.d., geraadpleegd op 14/4/2008
- <sup>16</sup> H. Povée, *Tien Eeuwen tussen Lek en IJssel. De Geschiedenis van de Lopikerwaard en de Krimpenerwaard* (Bussum 2004) 60.
- <sup>17</sup> L.C. Van der Have, *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Artillerie Instructie Compagnie te Schoonhoven, 1 mei 1863 - 1 september 1922*, (s.p., 1954)
- <sup>18</sup> L.C. Van der Have, *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Artillerie Instructie Compagnie te Schoonhoven, 1 mei 1863 - 1 september 1922*, (s.p., 1954)
- <sup>19</sup> L.C. Van der Have, *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Artillerie Instructie Compagnie te Schoonhoven, 1 mei 1863 - 1 september 1922*, (s.p., 1954)

## VICE-ADMIRAAL GERRIT VERDOOREN (1757-1824)

### Enige gedenkwaardigheden uit het marineleven van vice-admiraal Gerrit Verdooren CMWO, in leven Heer van Asperen

*Vice-admiraal Gerrit Verdooren CMWO (1757-1824)  
olieverfschilderij gemaakt tussen 1815 en 1820  
door Adriaan de Lelie (1755-1820)  
(collectie: Zeeuws Museum, Middelburg,  
in langdurige bruikleen van het  
Zeeuws Genootschap der Wetenschappen,  
foto: Ivo Wennekens, Middelburg)*



#### Inleiding

De Nederlandse marinegeschiedenis telt vele bekende zeehelden maar vreemd genoeg behoort de vice-admiraal Gerrit Verdooren, CMWO daar niet bij. Toch is deze Commandeur in de Militaire Willemssorde in zijn tijd niet alleen door het volk bejubeld en toegezongen maar gaven ook veel gedichten blijk van zijn onverschrokken dapperheid. Bovendien was hij het die tijdens de omwenteling in 1813 (het verjagen van de Franse overheersing waardoor Nederland weer zijn zelfstandigheid verkreeg), op de toren van het Amsterdamse paleis op de Dam een grote Nederlandse vlag met een oranje strik liet hijsen. Dit bijzondere vlagvertoon was de geboorte van de huidige traditie, om met een vlag en een oranje wimpel loyaliteit aan het Oranjehuis te tonen. Dat hij desondanks geen onsterfelijke roem heeft verworven komt m.i. doordat historici nimmer de moeite hebben genomen om hem in een helder licht te plaatsen. Er is zelfs geen serieuze poging gedaan om over deze opmerkelijke marineofficier de meest eenvoudige gegevens zoals geboorte, doop en overlijden boven water te krijgen.<sup>1</sup> Ook bleef men hem ten onrechte aanduiden met de naam Verdooren van Asperen. Indien men echter de uitvoeringsbepalingen van het betreffende Koninklijke Besluit was nagegaan, had men geweten dat hij daaraan niet had voldaan, zodat hij nimmer deze naamtoevoeging heeft verworven.<sup>1</sup> Helaas geeft zelfs het boek 'Kroniek de Zeemacht; Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis', ons ook geen nadere informatie, blijkbaar zijn de gebeurtenissen rond Gerrit Verdooren niet bekend dan wel niet vermeldenswaardig bevonden.<sup>2</sup> In dit artikel daarom enige gedenkwaardigheden uit zijn marineleven.

#### Wie was Gerrit Verdooren

De marineofficier Gerrit Verdooren werd geboren en gedoopt te Bergen op Zoom op resp. 6 en 9-2-1757. Hij was het tweede kind uit een gezin van vijf kinderen (drie jongens en twee meisjes)

van de broodbakker Pieter Verdooren en zijn echtgenote Maria Tegelaar van beroep lintmaakster. Vanaf 10-12-1814 mocht hij de persoonlijke titel 'Heer van Asperen' (titulair) voeren. Hij vervulde als marineofficier diverse functies

in verschillende rangen; zo voerde hij o.a. het commando over tal van schepen waaronder het lineschip 'Delft' (1795-1797), was commandant der marine in Zeeland (1808), directeur en commandant der marine bij het Noordelijk Departement (1808-1810), chef militaire<sup>3</sup> van het 1<sup>e</sup> arrondissement te Amsterdam (1811-1813), commandant der marine te Amsterdam (1813-1814) en vice-admiraal in dienst van Z.M. Willem I de Koning der Nederlanden..

Op 2-12-1813 kreeg hij een Gouden Gedenkpenning (door koning Willem I uitgereikt) met een schriftelijke eerbetuiging ter erkenning van de ijver en welmenendheid waarmee hij in de eerste ogenblikken van de revolutie de werkzaamheden van het bestuur had ondersteund. Op 8-7-1815 werd hij door de koning benoemd tot Commandeur in de Militaire Willemsorde (KB nr. 16).

Daarnaast verkreeg hij al eerder (in Franse dienst) de volgende onderscheidingen:<sup>4</sup>

- Ridder in de Orde van de Unie/Grand Ordre de l'Union (1-1-1807). De onderscheiding werd op 14-2-1807 qua naam veranderd in Koninklijke Orde van Holland/Ordre Royal de Hollande en op 23-11-1807 opgeheven, op 6-2-1808 vervangen door de Koninklijke orde van de Unie/Ordre Royal de l'Union.;
- Commandeur in laatst genoemde orde (1-1-1810) welke in 1810 werd opgeheven en vervangen door de Orde van de Reünie/Ordre de la Reünie;
- Commandeur in de Orde van de Reünie/Ordre de la Reünie (29-1-1812).

Hij kreeg eervol ontslag op 30-8-1815 en werd gepensioneerd in 1817 doch bleef ter beschikking van de koning

Hij huwde te Sluis op 15-7-1788 met Adriana Elisabeth Westerwijk Forstborgh die te Oost-Souburg op 6-8-1796 overleed. Hij hertrouwde (2<sup>e</sup> x) te Oost-Souburg op 16-7-1798 met Catharina Maria Brand (weduwe van kapitein ter zee Lodewijk (Louis) Willem van Rossum)<sup>5</sup>, zij overleed te Amsterdam op 25-12-1810. Vervolgens huwde hij (3<sup>e</sup> x) te Amsterdam op 16-10-1811 met Elisabeth Henriette des H.R.R.<sup>6</sup> gravin

van den Boetzelaer, vrouwe van Langerak, zij overleed te Amsterdam op 12-1-1813. Hij huwde opnieuw (4<sup>e</sup> x) te Amsterdam op 2-5-1814 met Wilhelmina Maria Haack, zij overleefde hem en overleed te Amsterdam op 2-2-1857.

Gerrit Verdooren overleed te Oost-Souburg (op zijn landgoed Doorenlust) op 30-10-1824 aan de Paspootstraat en werd aldaar begraven bij de naastgelegen Oude Hervormde kerk (thans met de naam "Open Haven") aan het huidige Oranjeplein. Zijn grafmonument is nog aanwezig in de kerktuin doch verkeerd in erbarmelijke staat.

### Tijdvak

De hier beschreven gebeurtenissen in het marinelieven van Verdooren speelden zich af onder verschillende regimes. Hieronder een overzicht:

1757	Geboorte Verdooren
1781	Trad in dienst van de Zeeuwse Admiraliteit
1766 - 1795	Republiek der Verenigde Nederlanden; Erfstadhouder Prins Willem V
1795 - 1806	Bataafse Republiek; Patriotten, Unitarissen; Raadpensionaris Rutger Jan Schimmelpenninck
1806 - 1810	Koninkrijk Holland; Koning Lodewijk Napoleon
1810 - 1813	Frans Keizerrijk; Keizer Napoleon
1813 - 1815	Verenigde Nederlanden; Vorst Willem I
1815 - 1839	Verenigd Koninkrijk der Nederlanden; Koning Willem I
1824	Overlijden Verdooren

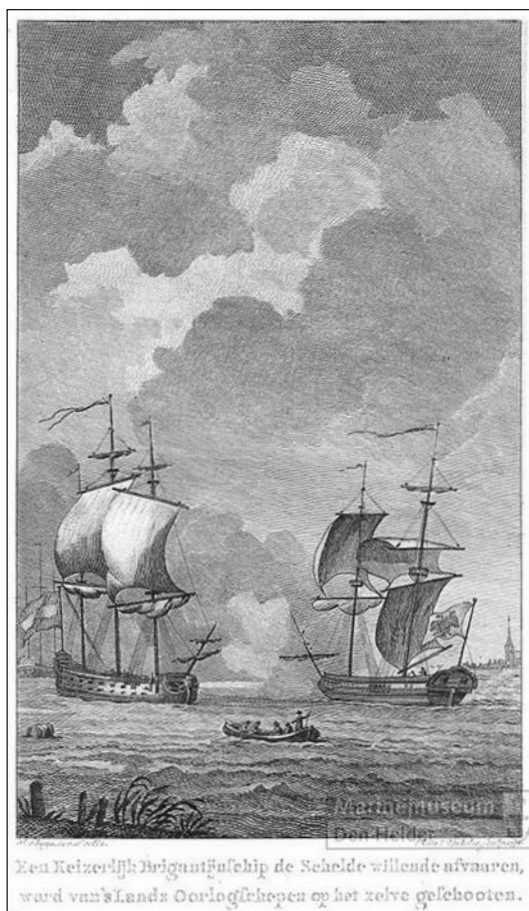
### Een stormachtig begin

Eigenlijk was het de bedoeling van Gerrit Verdooren om notaris<sup>7</sup> te worden maar door het uitbreken van de 4<sup>e</sup> Engelse oorlog (1780-1784) en de vraag naar zeelieden, besloot hij naar zee te gaan. Op 12-2-1781 trad hij op 24 jarige leeftijd als apointe (adelborst) in dienst bij het Admiraliteitscollege in Zeeland en werd als 2<sup>e</sup> schrijver<sup>8</sup> geplaatst aan boord van het fregat 'Walche-

ren' (24 stukken). Spoedig daarop werd hij luitenant ter zee en volgde mede door gebrek aan officieren vrij snel de daarop volgende bevorderingen. Hij bleek uit het juiste hout gesneden want tijdens zwaar weer op de Doggerbank waar het lineschip 'de Ûnie' (64 stukken) op 19-10-1782 kapseide en de gehele bemanning omkwam, en tijdens de hevige twee dagen durende storm (3 /4-7-1784) in de Middellandse zee waarbij zijn schip het lineschip 'Hercules' (64 stukken) zwaar averij opliep - en het fregat 'Drenthe' (64 stukken) omsloeg waardoor ook daar alle 450 bemanningsleden verdronken -, was dit alles voor hem geen reden om de marine te verlaten. Daarnaast bleek ook al vroeg zijn onverschrokkenheid. Zo ging hij tijdens schipbreuk (3-11-1782) van zijn schip - het lineschip 'Zierikzee' (64 stukken) - in het Skagerrak (op de noordpunt van Denemarken), van de 20 overlevenden, als een der laatste van het uit elkaar geslagen schip van boord en keerde vervolgens via land terug.

### Marmietenoorlog

De Marmietenoorlog (8-10-1784),<sup>9</sup> een wat grote term voor een incident, vloeide voort uit de afsluiting van de rivier de Schelde eind 16<sup>e</sup> eeuw. In 1784 eiste de Oostenrijkse keizer Josef II (1741- 1790) een vrije doorvaart door de Schelde. De Staten-Generaal van de Republiek der Verenigde Nederlanden wilde daar niet aan toegeven en gaven de Admiraliteit van Zeeland daarop opdracht om de Schelde strikt gesloten te houden. Korte tijd later werd aan de opdracht toegevoegd dat daarbij geen kanon of geweer gebruikt mocht worden. Maar deze aanvullende opdracht kwam te laat bij de bevelhebbers aan. Verdooren diende toen als tweede officier aan boord van de kotter van den staat 'Den Dolphijn'. Tijdens deze blokkade op de rivier de Schelde, kreeg hij van zijn commandant (ltz Tobias Tak Cuperus) opdracht de schipper (Lieven van Iseghem) van de onder keizerlijke vlag varende koopvaardijbrik 'Louis' door praaieren te vragen en zonodig te sommeren zijn reis te staken en het anker uit te werpen.<sup>10</sup>



R. Den Dolphyn, sloep met Verdooren en L. de Louis

Toen de schipper van de 'Louis' daaraan - bij herhaling - geen gehoor gaf, hees hij in zijn sloep het daarop betrekking hebbende sein en keerde naar 'Den Dolphyn' terug. Zijn commandant gaf, na de schipper nog zelf geordonneerd te hebben om te ankeren, waarschuwingsschoten voor de boeg. Toen de schipper bleef weigeren, opende hij het vuur op de brik waarop het schip de vlag streek, terstond bijdraaide en het anker uitwierp. Gezien de politiek gevoelige kwestie werd Verdooren daarop met een door zijn commandant opgemaakt verslag naar de Commandant der Zeemacht in Zeeland gezonden om daar mondeling de nodige toelichting te geven. Hoewel het geheel vervolgens nog wel enige politieke con-

sternatie gaf, kwam alles uiteindelijk goed, doch Nederland balanceerde toen wel even op het randje van oorlog.

### Dappere daden

Op 1-2-1793 verklaarde Frankrijk de oorlog aan Engeland en de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden (die op 27-03-1802 door de Vrede van Amiens ten einde kwam).

In september 1794 gaf de vlootvoogd luitenant-admiraal Jan Hendrik van Kinsbergen opdracht aan schout-bij-nacht Frederik Alexander Meurer, de commandant der zeemacht op de rivier de Schelde, om op de rivier een voor fort Kruisschans <sup>11</sup> (nabij de plaats/fort Lillo) voor anker liggende gewapende Franse gaffelschoener te kapen. De uitvoering van deze opdracht werd opgedragen aan de kapitein-luitenants ter zee Gerrit Verdooren (commandant van het fregat *Minerva*) en Arnold Christiaan Leopold van Dirckink. In het donker overmeesterde zij - ieder in een bewapende sloep en ondersteunt door de brik 'La Levrette' (Dit voormalige Franse schip, bewapend met zes stukken, was op 12 september 1793 op de Rio de La Goa - in het huidige Mozambique - samen met de brik Le Penn bij de VOC-handelspost door de Nederlanders prijsgenomen en werd in 1794 ingezet bij de verdediging van Zeeland). - de nietsvermoedende bemanning. Toen de manschappen van Verdooren het schip wegsleepten, raakte het aan de grond, waardoor de Franse militairen in het fort gealarmeerd werden en er een vuurgevecht ontstond. De beschieting was zo hevig, dat het niet veilig was de vloed af te wachten om het schip alsnog te kunnen wegslepen. Verdooren gaf daarop het bevel om het schip in brand te steken, waarna het tot de waterlijn afbrandde. De bemanning van de schoener werd door hen als krijgsgevangenen afgevoerd.

Toen in oktober daarop volgend bleek, dat voor Doel (een dorp aan de oever van de Schelde, nabij Antwerpen) een zevental schepen waren verzameld voor een vermoedelijk aanval op de Republiek, kwam Verdooren wederom in actie. Onder zijn leiding werden deze schepen onder

de Franse wacht vandaan gesleept. Bij deze afhaaltochten had Verdooren grote moed getoond, hetgeen ook bij de Admiraliteit niet onopgemerkt bleef. Verdooren ontving daarom lof en goedkeuring bij resolutie van de Admiraliteit en bovendien ook mondeling van de vlootvoogd.

### Slag bij Camperduin



Inmiddels was Stadhouder Willem V naar Engeland gevlucht en veranderde de Staten-Generaal van het nieuwe bewind de naam van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in Bataafse Republiek (1795).

Vanwege de hierboven genoemde oorlog kwam het op 11-10-1797 tot een treffen tussen de Bataafse en de Engelse vloot. Deze zeeslag ging de geschiedenis in als de Slag bij Camperduin. Daarin voerde Verdooren als kapitein ter zee het bevel over 's-Lands schip van oorlog 'Delft' een lineschip met 60 stukken, dat door een overmacht aan Britse oorlogschepen zo vernietigend werd beschoten dat het - na dapper verweer - uiteindelijk de vlag moest strijken en zich overgaf.<sup>12</sup> De Engelse namen vervolgens bezit van het zwaar beschadigde en inmiddels mastloze schip, dat echter niet meer te redden viel en een paar dagen later voor de kust van Scheveningen zonk. Kapitein ter zee Gerrit Verdooren en zijn nog overgebleven bemanning werden krijgsgevangenen gemaakt (van de 376 bemanningsleden waren er 43 gesneuveld, 97 meest zwaar gewond en toen het schip zonk, verdronken nog eens 113 mannen). Hoewel in krijgsgevangenschap

mocht hij uit achting zijn degen behouden. Maar de Britse admiraliteit ging nog een stap verder, zij gaf uit respect voor hem en zijn dappere bemanning opdracht - en dat was uniek in de krijgsgeschiedenis ter zee - om het eveneens veroverde oorlogsschip 'Hercules' (64 stukken) om te dopen in 'Delft'. Na enkele maanden werd hij op erewoord vrijgelaten. Dit gebeurde nadat hij had beloofd om, zolang hij niet was uitgewisseld, in deze oorlog niet meer tegen de Britten of hun bondgenoten te vechten. Hij keerde vervolgens terug naar de Republiek. Daar bleek dat de roem over zijn dapper gedrag hem al vooruit was gesnelde, zodat hij bij terugkomst in zijn woonplaats Sluis door het volk werd toegezongen. Op 30-1-1798 werd hij te Middelburg in de Vaderlandsche Sociëteit gehuldigd.<sup>13</sup> Naast een toespraak werd hij toegezongen met een lied dat begon met 'Welkom, welkom, Held Verdooren' en waren er tevens verschillende vereringedichten te horen o.a. door de nu nog bekende schrijfter en puikdichteres Petronella Moens.<sup>14</sup> Maar naast de 'Delft' verloor de Republiek in deze zeeslag ook nog acht andere schepen aan de Britten, en waren er ongeveer 1400 gesneuvelden en gewonden te betreuren, terwijl circa 3000 krijsgesvangenen in Engeland verbleven. Men eiste daarom een streng onderzoek naar het hoe en waarom van deze ongelukkige afloop. Om die reden werd een Hoge Zeekrijgsraad benoemd om het gedrag van alle officieren aan een nader onderzoek te onderwerpen. Ook Gerrit Verdooren werd gedagvaard. De krijgsraad sprak hem echter vrij van enig plichtverzuim en erkende zijn betoonde dapperheid in de verdediging van zijn schip. Begin 1800 werd hij officieel uitgewisseld, zodat hij vervolgens weer volledig inzetbaar was.

### Geen zee te hoog

In 1803 brak weer oorlog uit met Engeland, waardoor dit land o.m. overging tot het blokkeren van de Bataafse zeehavens. Zo kruiste in begin november 1804 voor de haven van Texel een Engels eskader onder bevel van rear-admiral (schout-bij-nacht) T.M. Russel. Om zich bij dit

eskader te voegen, verliet op 18-11-1804 HMS 'Romney' (50 stukken) de haven van Yarmount.<sup>15</sup> Het schip stond onder bevel van captain the Honorabel John Colville. Op 19-11-1804 liep het schip echter uit de veilige koers door een misrekening van de loodsen, alsmede zeer dichte mist en zware zee, waardoor het op het zuidwestelijk deel van de zandbank Noorderhaaks<sup>16</sup> aan de grond liep. Met kanonvuur werd daarop getracht om voor redding de aandacht van het eskader te trekken. Vergeefs echter daar de formatie door de zware zee niet meer in de buurt was. Later toen de mist opgetrokken was, werden de twee aan boord zijnde cutters uitgezet om hulp te vragen aan twee in zicht zijnde schepen, hetgeen echter niet lukte. De terugkomst naar de 'Romney' werd echter een cutter noodlottig waardoor de bemanning verdronk. Luitenant Baker, van de andere cutter, zag nu dat terugkeren onmogelijk was en besloot naar Texel te varen teneinde daar aan de Bataafse vijand hulp te vragen. Het gestrande schip helde nu sterk naar stuurboord zijde. Om het schip bij droogvallen voor omslaan de te behoeden werden de masten gekapt. Ook gaf de kapitein opdracht tot het maken van vlotten. Toen de vloed opkwam bleek het benedenschip niet meer toegankelijk, en werd het schip door de hoge brandinggolven steeds meer uit elkaar geslagen. Na de nacht liet de kapitein een witte vlag op de stomp van de grote mast plaatsen in de hoop dat het op de kust zou worden gezien en dat hij het leven van zijn bemanning - door zich over te geven aan de vijand - zou kunnen sparen. Om elf uur verklaarde de scheepstimmerman desgevraagd aan de kapitein dat het wrak het volgens hem geen nacht meer zou uithouden.

De kapitein stond nu toe dat een deel van de bemanning met de reeds zelf gemaakte vlotten het schip verlieten. Inmiddels was het luitenant Baker gelukt om de Bataafse marineautoriteiten in te lichten.

Kapitein ter zee 1<sup>e</sup> klas (deze benaming wordt later commandeur) Gerrit Verdooren organiseerde terstond een reddingsactie en vertrok zelf - ondanks zijn hoge rang en de ruwe zee - vrijwillig

met zeven sloepen naar het wrak. In de middag toen aldaar het vijfde en laatste vlot op punt stond het wrak te verlaten, zag men de zeven sloepen komen waarvan één een witte vlag (flag of truce) voerde. De kapitein liet nu alle wapens overboord gooien. Toen de boten langs het wrak kwamen groette Verdooren het schip (wrak) en zei dat als kapitein Colville bereid was om zich en zijn bemanning over te geven, hij zou zorgdragen dat zij alle in veiligheid zouden worden gebracht. Colville ging daarop akkoord en verklaarde zich met zijn bemanning krijgsgevangen. Voor het vallen van de avond was de gehele bemanning in veiligheid gebracht. Een en ander bracht ook voor de marine voordeel omdat de krijgsgevangen bemanning kon worden uitgewisseld tegen de gevangenen Bataafse zeelieden die in Engeland verbleven. Doch vooruitlopend daarop mocht kapitein Colville en acht van zijn officieren vast naar Engeland vertrekken. Voor de redding en behandeling van zijn mannen stuurde rear-admiral Russel op 02-12-1804 de Bataafse marineautoriteiten een brief waarin hij o.m. zijn dank uitsprak over de redding en menslievende behandeling die - zo benadrukte hij - onder gevaarlijke omstandigheden werd uitgevoerd en dit alles ondanks het feit dat beide landen met elkaar oorlog voerde.

### Oranje boven

Nadat in de periode 16 tot 19-11-1813 de Franse keizer Napoleon in de Volkerenslag bij Leipzig (Duitsland) was verslagen, trokken de Fransen troepen zich overal langzaam terug. Als gevolg daarvan ontstonden in ons door het Franse keizerrijk overheerst land relletjes en ook hier trokken de Fransen militairen en gezagdragers zich nu langzaam terug naar Frankrijk. De omwenteling was thans een feit maar ging bepaald niet zonder slag of stoot, doch door het initiatief van een aantal dappere mannen op leidinggevende posities en door de toejuichingen van het Oranje gezinde volk was er gelukkig nauwelijks sprake van een bloedige revolutie. Ook Gerrit Verdooren, schout-bij-nacht en chef militaire van het 1<sup>e</sup> arrondissement te Amsterdam, had

zich meteen bij de onafhankelijkheidsbeweging aangesloten en ontslag genomen uit de Franse dienst. Hij was hiermede een van de eerste vlag-officieren.

In zijn ontslagbrief aan de Franse minister van marine in Parijs schreef hij o.m.:

*'Ik ben een geboren Hollander. Ik zie met de hoogste voldoening de gebeurtenissen, welke mijn vaderland weder plaats zullen doen nemen in den rang van vrije volkeren. En ik acht mij ten duurste verplicht, om met alle mijn krachten, de hand te bieden aan het grootsche doel van deszelfs herstelling'*

Dol van vreugde werden nu overal in het land niet alleen rood-wit-blauwen vlaggen uitgestoken maar ook de door de Franse overheid verboden oranje vlag. Op 24-11-1813 zorgde Verdooren voor een unicum; hij liet op de toren van het paleis op de Dam een grote Nederlandse vlag met een oranje strik hijsen. Uiteraard is dit reden voor de Amsterdamse Courant om daar melding van te maken.<sup>17</sup> Daardoor werd hij de grondlegger van de huidige traditie, om met een oranje wimpel loyaliteit aan het Oranjehuis te tonen. Verder aanvaardde hij, in overleg met de commissarissen-generaal van het algemeen bestuur te Amsterdam, het militaire commando en de directie van de marine van het eerste arrondissement van Holland met verlening van de titel admiraal<sup>18</sup> tevens belast met het bevel over de marine op de Zuiderzee. Hij werd hiermede door het bestuur in zijn functie hersteld. Verdooren kreeg daarbij uitgebreide volmachten om alle middelen van tegenweer aan te wenden die hij voor de verdediging van het vaderland nodig achtte. Op enkele plaatsen na (o.a. de stelling Den Helder, waar vice-admiraal Carel Hendrik Ver Huel met zijn vloot trouw aan Napoleon bleef)<sup>19</sup> was het gezag in het gehele land nu overgenomen, ook van het landsbestuur, waardoor op 30-11-1813 kroonprins Willem Frederik van Oranje-Nassau (op uitnodiging van het driemanschap Frans Adam graaf van der Duyn van Maasdam, Gijsbert Karel van Hogendorp en Leopold van Limburg Stirum die in het openbaar een nieuwe regering uit hadden geroepen) vanuit Engeland naar ons land kon terugkeren om

zich desgevraagd aan het hoofd te stellen van deze nieuwe regering. Twee dagen later (2-12-1913) werd hij in de Nieuwe kerk te Amsterdam

ingehuldigd tot onze Soevereine Vorst Willem I. Verdooren genoot de eer om hem daarbij te mogen vergezellen.

Tot slot

Zoals eerder aangegeven bestaat het grafmonument van vice-admiraal Gerrit Verdooren CMWO nog, doch bevindt het zich in erbarmelijke staat. De vraag is alleen; wie trekt dit zich aan!



ontwerptekening  
en  
huidige staat  
van het graf



#### Noten

- <sup>1</sup> Vgl. D.E.C. Kuperus; Gerrit Verdooren (1757-1824) Enige bijzonderheden over Gerrit Verdooren CMWO in leven Heer van Asperen, vice-admiraal in dienst van Z.M. de Koning de Nederlanden in *Gens Nostra*, jrg. 63, nr. 2, febr. 2008, p. 61-71.
- <sup>2</sup> De literatuuropgave van het boek verwijst inzake Verdooren (zonder reden) naar de (ongepubliceerde) doctoraalscriptie van R.A. Corbeij.  
Zie overigens ook conclusie van Theo Postma in zijn boekbespreking (*Kroniek der Zeemacht*) in *Mars et Historia*, jrg. 38, nr. 1, jan/maart 2004, p. 34.
- <sup>3</sup> De Franse vice-admiraal L.J.F. graaf Truguet voerde in de functie van zeeprefect het commando over de (2) Hollandse arrondissementen en stond rechtstreeks onder de Franse minister van marine en koloniën vice-admiraal D. graaf Decres. Verdooren was schout-bij-nacht en maritiem onderprefect van het eerste arrondissement met de titel 'chef militaire'.
- <sup>4</sup> Het is niet aannemelijk dat hij na het verjagen van de Franse overheersing (1813) deze onderscheidingen nog heeft gedragen..
- <sup>5</sup> Gesneuveld tijdens de zeeslag van Camperduin (11-10-1797) a/b van het admiraalsschip het fregat 'Vrijheid', en kreeg op 12-10-1797 een zeemansgraf.
- <sup>6</sup> De titel H.R.R. is afkomstig van haar voorouder Gideon, Vrijheer van den Boetzelaer, Heer van Langerak, Carnisse en half Nieuwpoort (1569-1634). Op 14-10-1612 verhief Keizer Mattheus van Oostenrijk (1557-1619) hem tot Baron van het Heilige Roomse Rijk (des H.R.R.)

- 7 Volgens verschillende oudere publicaties w.o.: Anoniem; Levensschets van Gerrit Verdooren van Asperen, in leven Vice-admiraal in Koninklijke Nederlandse Dienst, en Kommandeur van de Militaire Willemsorde, p. 20, zonder jaar.
- 8 Een schrijver voert aan boord de gehele administratie, is voorts secretaris van de kapitein, de krijgsraad en vervult de rol van notaris. De 2e schrijver is zijn assistent.
- 9 Vgl. D.F.C. Kuperus, Luitenant ter zee Tobias Tak Cuperus (1756-1790) De Held van de Marmietenoorlog in: Mars et Historia, jrg. 39, nr. 2, p.48-55 (april/juni) 2005.
- 10 Vgl. het artikel in de Oprechte Haarlemse Courant, nr. 124 van 14 oktober 1784 waarin een verslag gedaan wordt over het handelen van ltz. Gerrit Verdooren in de Marmietenoorlog.
- 11 Vgl. Robert Gils; Kruisschans, een verdwenen Scheldefort, in: Vesting, kwartaalblad van het Simon Stevin Vlaams vestingbouwkundig centrum, uitg. Saels/Antwerpen, nr. 97/4.
- 12 De geschiedenis van het schip wordt nauwkeurig beschreven in: J.F. Fischer Fzn; de 'Delft', de dagjournalen met de complete authentieke geschiedenis van 's lands schip van oorlog Delft en de waarheid over de zeeslag bij Camperduin, Uitg. Van Wijnen, Franeker, 2e druk 2001. Bijzonder is dat momenteel in Rotterdam op de scheepswerf 'de Delft' een replica van het schip wordt gebouwd; Zie [www.dedelft.nl](http://www.dedelft.nl)
- 13 Anoniem; Uit erkenning voor 's mans dappere verdediging, toegewyd aan de burger Gerrit Verdooren, het bevel gevoerd hebbende op 's lands schip van oorlog Delft, in den zeestryd op den 11 October 1897, tegen den Engelschen., (8 p.) uitg. en druk; Juriaan Koene, Middelburg, (13-2-1798). Genoemde publ. geeft een beknopt verslag van de vergadering in de Vaderlandsche Societeit te Middelburg en de tekst van de liederen/gedichten die daar ten gehoren zijn gebracht. Collectie Tresoar te Leeuwarden.
- 14 Petronella Moens, (1762-1843) blinde dichteres en romanschrijfster, geb. 16-11-1762 in Kubaard (Friesland), opgegroeid in Aardenburg (Zeeuws-Vlaanderen) en overleden in Utrecht op 3-1-1843; Zie via [www.Google.nl](http://www.Google.nl): Petronella Moens
- 15 E.P. Brenton; The Naval History of Great Britain, (2 delen), 2e druk Henry Colburn 1837.
- 16 De Haaksgronden (zandbanken) worden onderscheidend in de Zuider- en Noorderhaaks, deze zijn gelegen in de Noordzee direct ten westen van het Marsdiep ongeveer 8 km uit de kust van Texel. In Den Helder spreekt men over 'de Razende Bol'. Het Engelse verslag noemt het 'sand-bank off the Haaks'. Zie: I.T.Bremer; Zeelieden vrezden Haaksgronden in: Helderse Courant van 29-11-2006.
- 17 De Amsterdamse Courant van 24-11-1813 merkt in het feestgedruis iets merkwaardigs op: 'De Hollandse vlag met Oranje Cravatte versiert is uit de toren van hetzelfde Paleis uitgestoken'; Jos Poels, 'Rood-wit-blauw of oranje boven' in: NRC Handelsblad van 28 april 2000; R.A. Corbeij; Zoals de wind waait,... Vice-admiraal Gerrit Verdooren van Asperen 1757-1824 in: (ongepubliceerde) doctoraalscriptie Rijksuniversiteit Leiden 1994.
- 18 Op 24-11-1813 is Verdooren echter nog SBN. In een (aldus gedateerde advertentie) roepen de Commissarissen van het Alg. bestuur der Verenigde Nederlanden - in naam van Zijn Hoogheid de Heere Prinse van Oranje - op tot vrijwillige mobilisatie; (ervaren) zeelieden die zich dienen zich te melden bij SBN Verdooren (Advertentie Leeuwarder Courant 02-12-1813). Op 24-06-1814 blijkt uit de in bovengenoemde courant geplaatste advertentie (Verkoop van 4 kannonneerboten.) de rang van [vice-] admiraal.
- 19 Zelfs toen heel Nederland al vrij was van Franse troepen bleef Ver Huell zitten en gaf zijn positie pas op toen de Franse regering hem daartoe bevel af. Toen bood hij zijn diensten aan aan vorst Willem I. Maar die wilde niets met hem te maken hebben. Logisch, tenslotte hadden de meeste hooggeplaatste autoriteiten zich meteen bij onafhankelijkheidsbeweging aangesloten. Met het risico natuurlijk dat als de Franse de opstand zouden neerslaan zij hun leven kwijt waren.

#### Literatuur

- A.J. van der AA; Biografisch Woordenboek der Nederlanden, (1852-1878), Verdooren van Asperen in deel 11, p. 41-42, Haarlem 1876.

- Marc. A. van Alphen e.a.; *Kroniek der Zeemacht: Gedenkwaardige gebeurtenissen uit vijf eeuwen Nederlandse marinegeschiedenis*, Inst. voor Marinehistorie, Druk De Bataafse Leeuw, 2003
- Anoniem; *Levensschets van Gerrit Verdooren van Asperen*, in *leven Vice-admiraal in Koninklijke Nederlandse Dienst, en Kommandeur van de Militaire Willemsorde*, in *Vaderlandsche Letteroefeningen*, 2e druk Amsterdam G.S. Leeneman van der Krop en J.W. IJntema, 1825, p. 245-262.
- Anoniem; *Verslag over het handelen van ltz. Gerrit Verdooren in de Marmietenoorlog* in: *Oprechte Haarlemse Courant*, nr. 124 van 14 oktober 1784.
- Anoniem (Pseudoniem: "Uit vriendschap"), *Aan den kapitein Gerrit Verdooren bij den aenvaerding van het opperbevel over 's lands schip van oorlog Brutus den eerste van november 1800*, gedicht, 8 coupletten zonder nummering, 8 pag., uitgever onbekend. Collectie Universiteitsbibliotheek Amsterdam.
- Anoniem; *Uit erkenenis voor 's mans dappere verdediging, toegewyd aan de burger Gerrit Verdooren, het bevel gevoerd hebbende op 's lands schip van oorlog Delft*, in *den zeestryd op den 11 October 1897, tegen den Engelschen* (8 p.), Uitg. en druk; Juriaan Koene, Middelburg (13-2-1798). Collectie Tresoar te Leeuwarden.
- I.T. Bremer; *Zeelieden vrezzen Haaksgronden* in: *Helderse Courant* van 29-11-2006.
- E.P. Brenton; *The Naval History of Great Britain*, (2 delen), 2<sup>e</sup> druk Henry Colburn 1837.
- Gerrit van Burgerler; *Het drama van de 'Delft' (en de bouw van de replica)*, in *Mars et Historia*, jrg. 34, nr. 1, (jan/maart 2000), p.2-6.
- R.A. Corbeij; *Zoals de wind waait, ... Vice-admiraal Gerrit Verdooren van Asperen 1757-1824*. Ongepubliceerde doctoraalscriptie Rijksuniversiteit Leiden 1994. Ook beschikbaar in de bibliotheek van het Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. B30078 en het Nederlands Scheepvaart museum te Amsterdam, inv. nr. 1994.61.61. N.B. Helaas is de scriptie niet geheel foutloos.
- J.M.G.A. Dronkers; *De admiraals van het Koninkrijk Holland 1806-1810*, p.62-65.
- L. Eekhout; *Het Admiralenboek: De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*, Amsterdam 1992, p.86.
- J.F. Fischer Fzn; *de "Delft", de dagjournalen met de complete authentieke geschiedenis van 's lands schip van oorlog Delft en de waarheid over de zeeslag bij Camperduin*, Uitg. Van Wijnen, Franeker, 2e druk 2001. Bijzonder is dat momenteel in Rotterdam op de scheepswerf 'de Delft' een replica van het schip wordt gebouwd; Zie [www.dedelft.nl](http://www.dedelft.nl)
- Robert Gils; *Kruisschans, een verdwenen Scheldefort*, in: *Vesting, kwartaalblad van het Simon Stevin Vlaams vestingbouwkundig centrum*, uitg. Saels/Antwerpen, nr. 97/4.
- D.F.C. Kuperus, *Luitenant ter zee Tobias Tak Cuperus (1756-1790) De Held van de Marmietenoorlog* in: *Mars et Historia*, jrg. 39, nr. 2, (april/juni 2005). p.48-55
- D.F.C. Kuperus; *Gerrit Verdooren (1757-1824) Enige bijzonder heden over Gerrit Verdooren CMWO in leven Heer van Asperen, vice-admiraal in dienst van Z.M. de Koning de Nederlanden* in *Gens Nostra*, jrg. 63, nr. 2 (febr. 2008), p. 61-71.
- C.P. Lammerts van Toorenburg; *Een lofdicht op den vice-admiraal Gerrit Verdooren van Asperen* in: *Maandblad van Sluis*, 1828, p. 80.
- G.J.M. Mes; *Een Bergse jongen. De vice-admiraal Gerrit Verdooren*, Uitg. Bergen op Zoomsche boek-courant- en handelsdrukkerij, 1897.
- B.J. de Meij; *In Oost-Souburg in de 19e eeuw twee admiraals [Gerrit Verdooren en De Smit van den Broecke]*, in: *Provinciale Zeeuwse Courant* van 10-05-1959.
- B.J. de Meij; *Hervormde kerk van Souburg weer in oude Glorie [met op het oude kerkhof de graven van de vice-admiraals Verdooren en De Smit van den Broecke]*, in: *Provinciale Zeeuwse Courant* van 3-8-1961.
- F. Nagtglas; *Levensschets van vice-admiraal Gerrit Verdooren 1757-1824*, in *Levensberichten van Zeeuwen*, zijnde een vervolg op P. de la Rue, geletterd, staatskundig en heldhaftig Zeeland. Voor het Zeeuws genootschap der wetenschappen, deel 4 [!], p. 828-831 (Middelburg 1893).

- Nomen Nescio, Gerrit Verdooren, in: *Vaderlandsche Letteroefeningen*, 1825, deel II, p.240.
- J.A. Oostkamp; *Het leven, de voornaamste daden en lotgevallen van Gerrit Verdooren van Asperen, vice-admiraal in Koninklijke dienst, Kommandeur der Militaire Willemsorde*, Uitg. Van den Sigtenhorst, Deventer 1836.
- Jos Poels, "Rood-wit-blauw of oranje boven" in: *NRC Handelsblad* van 28 april 2000
- Dr. O. Schutte "De orde van de Unie", Uitg. De Walburg Pers, Zutphen 1985 (deel 9 bevat de naamlijst van gedecoreerden).
- Jhr. Mr. J.C. de Jonge; *Geschiedenis van het zeewezen*, Uitg. Van Hoogstraten & Gorter, Zwolle 1869.

#### Documentatie (Niet geraadpleegd)

- Brief van Gerrit Verdooren aan generaal-majoor Kraayenhoff, verzonden in 1813 vanuit Amsterdam. Collectie Universiteitsbibliotheek Amsterdam (UBA).
- Brief van Gerrit Verdooren aan den gouverneur van Noord-Holland, verzonden in 1814 vanuit Amsterdam. Coll. UBA.
- Brief van graaf Frederik Sigismund van Bylandt-Halt aan Gerrit Verdooren verzonden 1815 vanuit 's-Gravenhagen. Coll. UBA.

#### Toelichting op portret

Hoewel hij meer onderscheidingen heeft, draagt hij op (voor) deze afbeelding uitsluitend de versierselen van Commandeur der Militaire Willemsorde. Uit de navolgende tekst van een tevens afgebeeld briefje blijkt dat hij van de overige onderscheidingen geen afstand heeft gedaan:

'S-GRAVENHAGE

Zijne excellentie

Den heere Vice-admiraal Verdooren

Heere van Asperen, Commandeur

In de Militaire Willemsorde etc & etc  
te Amsterdam

Wat verder opvalt, is dat onder zijn witte vest een medaillon hangt waarop het monogram WMH is gegraveerd. Dit zijn de beginletters van de naam van zijn 4<sup>e</sup> vrouw: Wilhelmina Maria Haack. Waarschijnlijk bevat de andere zijde een afbeelding van haar portret. Het achter hem hangende schilderij is een voorstelling van de plaats Asperen, gemaakt naar de gravure van A. Rademaker.

---

*R. van de Kamp*

## **SORANUS, EEN BATAAF IN ROMEINSE KRIJGSDIENST**

De eerste opgetekende geschiedenis van Nederland en zijn bewoners is de geschiedenis van huursoldaten. Woeste stammen die in Romeinse krijgsmacht gingen. Tacitus, de eerste die over Nederland schreef, vertelde vol bewondering over de Keltische en Germaanse stammen die hier in de bossen woonden op het land van water in Friesland. Van bijna al deze stammen dienden jonge mannen in de Romeinse legers. Huursoldaat zijn was in die dagen volkomen normaal.

In de regenachtige zomer van 2007 wandelde ik langs de oude muren van Hadrian's Wall in Groot-Brittannië. De muur werd gebouwd tussen 122 en 130 na Christus in opdracht van de Romeinse keizer Hadrianus. De muur was bedoeld om de woeste stammen uit het noorden van het eiland tegen te houden. Regelmatig deden deze stammen, waarschijnlijk Picten (van het Latijnse Picti, wat geverfden betekent en een verwijzing is naar de strijdwijze van deze stammen, die naakt vochten zodat de vijand hun tatoeages goed kon zien), ook wel Caledoniërs genoemd, invallen in Brittania. Ze plunderden, hakten Romeinse soldaten in de pan en verdreven de bevolking. De *Vallum Hadriani*, Hadrian's Wall, werd een bouwwerk dat op het smalste deel van het eiland van de ene kust naar de andere liep. Van Newcastle-upon-Tyne aan de Noordzee tot Carlisle aan de Ierse Zee had de muur een lengte van 117 kilometer en was maximaal drie meter breed en zes meter hoog. Op regelmatige afstanden werden forten gebouwd waarin Romeinse soldaten werden gelegerd. Er waren in totaal 17 forten en een wachttorenaan elke Romeinse mijl (1480 meter). Bij onraad konden de in de forten gelegerde soldaten snel in actie komen. De Romeinen waren slim genoeg om niet alleen Romeinse burgers naar deze verre grens te sturen, maar ook hulptroepen die werden gerekruteerd uit overwonnen volken of uit bondgenoten. Zo dienden Bataven, Nerviers, Friavones, Morini, Tungri, Sunuciërs en Tuihanti, allen bewoners van het tegenwoordige Nederland, langs de muur. Al voordat deze gigantische muur werd gebouwd, waren Romeinen gelegerd in dit grensgebied. Eén van de forten waarin die Romeinen of hun hulptroepen gelegerd waren was het fort Vindolanda, dat later aan de muur zou komen te liggen. Vindolanda was waar-



schijnlijk ook het persoonlijke hoofdkwartier van keizer Hadrianus. Van dit fort is niet bar veel meer over. Steenhopen en lage muurtjes van stenen. Eigenlijk hoofdzakelijk plattegronden van gebouwen die er al lang niet meer zijn. Evenals de muur zelf zijn de forten eeuwenlang gebruikt door boeren als steengroeve. Stenen werden weggehaald uit de oude bouwwerken om te dienen als materiaal voor muurtjes tussen akkers of voor de bouw van boerderijen en woningen.

Maar er staat nog genoeg van de oude Hadrian's Wall om de bezoeker te laten voelen hoe het hier geweest moet zijn. Want het landschap is niet of nauwelijks veranderd. Kale heuvels, hier en daar een rotspartij. De heuvels begroeid met gras. Af

en toe een groepje bomen. Bij helder weer prachtige zonsopgangen. Bij minder goed weer een gierende wind. Als het krijgsgeroep van de geheimzinnige stammen uit het noorden, Picten. Een volk waar we niet erg veel over te weten zijn gekomen. Het landschap ziet er niet gastvrij uit. Bij regen is het grauw. Bij nacht is het aardedonker, want er zijn vrijwel geen nederzettingen in dit gebied. Alsof het land vergeten werd toen

de laatste Romeinse legioenen wegtrokken. Wat herinnert is de muur.

Terwijl ik langs de muur liep, probeerde ik me in te denken hoe het hier vroeger geweest moest zijn. Wat zouden de Bataafse hulptroepen gevonden hebben van hun verblijf hier aan de muur? Zouden ze bang zijn geweest? Zouden ze gedacht hebben dat ze stemmen van Picten hoorden in het nachtelijk duister? Zouden ze in het Romeins hebben gedacht? Of waren ze nog zo verbonden met hun stam, dat ze in het Germaans dachten. En hoe zou dat Germaans geklonken hebben? Zouden we dat kunnen verstaan?

Er is weinig overgebleven uit die tijd. Maar helemaal hebben de oude Bataven ons niet in de steek gelaten. Er zijn oude kleitabletten opgegraven in Vindolanda met stukken tekst. Brieven van tweeduizend jaar geleden. Een onbekende Bataaf schrijft dat op 18 mei het derde cohort 246 man gestationeerd had in Vindolanda, waarvan 31 zieken. Brieven geschreven in het Latijn, de taal van de Romeinen. Er zijn ook grafstenen gevonden met teksten erin gebeiteld over gestorven Bataven. We zien op de grafstenen dat er verschillende Bataafse eenheden dienden langs de muur en in zijn forten. Bataven of Batavieren. Volgens de geschiedenisboeken de eerste Nederlanders. Hoewel eigenlijk ook al die andere, vergeten, stammen als Nerviers, Morini, Tungri, Canniefaten, Ubiërs en Friezen aanspraak maken op de titel "eerste Nederlanders".

Tweeduizend jaar later zouden we wel weten dat de Bataven bij de eerste Nederlanders hoorden en dat ze dienden in de Romeinse legers, maar het ging hier om een heel volk. Vind nou eens een individuele Bataaf die diende in de Romeinse legers. Er waren er vele duizenden geweest, maar geef ze eens een naam en een gezicht. Dat was wat ik dacht, toen ik tussen de steenhopen liep en luisterde naar de gierende wind in het grensgebied tussen Engeland en Schotland. Maar er was een Bataaf geweest in dienst van Rome, die zijn naam had nagelaten. Deze Bataaf heette Soranus en was één van de eerste Nederlandse huursoldaten.

Toen de grote Romeinse keizer Julius Caesar in 55 voor Christus wilde oversteken naar Brittannië voor een veldtocht tegen de Britten werd Gallië, dat al was overwonnen, binnengevallen door een groot en sterk leger van misschien wel 100.000 Usipeten en Tencteren, Germaanse stammen. Om te voorkomen dat deze Germaanse krijgers de overwonnen Galliërs zouden aanzetten tot een opstand, trok Caesar ten strijde tegen deze invallers. De terugwijkende Germaanse stammen werden verslagen en achtervolgd door de Romeinse troepen tot aan de landtong tussen de rivieren Maas en Waal. Hier kwamen de

Romeinen in aanraking met een merkwaardig volk: de Bataven. Volgens Tacitus, de Romeinse geschiedschrijver, waren de Bataven een splitsing van het volk van de Catten of Chatten, een stam die woonde in wat nu Hessen en Nassau in Duitsland heet. Het was niet zeker of de Bataven Kelten of Germanen waren. De Bataven waren naar het gebied tussen de Maas en Waal gekomen tussen 50 en 12 voor Christus en woonden dus nog maar net in het gebied wat nu de Betuwe heet, toen Caesar ze daar tegenkwam. Ze hadden een woeste reputatie. Volgens Tacitus hadden de Bataven wrede en blauwe ogen, rossig haar en grote sterke lichamen. Ze waren vrijheidslievend, krijgshaftig en dapper, onbeschaafd en woest. "Ieder hunner was in de eerste plaats een oorlogs- of heerman, en verplicht ter landweer op te komen, eene verplichting die niet zwaar moest vallen, waar het een gebruik was dat "d'eedle jongelingen in tijd van vrede elders ten oorlog trekken". Van hunne kindsheid af onverschrokken jagers, geoefende zwemmers en ruiters, ongevoelig voor de ruwheid van het klimaat, waren zij individueel voor den oorlog uitmuntend geschikt. Met hunne wapens wisten zij zeer behendig om te gaan. Deze waren: de slinger, de boog en de werpschicht, zijnde een korte handige speer, de lange speer, een groot zwaard, de strijdbijl en de knots. Zij dekten zich achter grote langwerpige schilden, overigens noch rusting noch helm." De Bataven hadden infanterie, maar ook cavalerie.

Caesar begreep dat een dergelijk martiaal volk dat ook nog eens woonde in het grensgebied tussen Germaanse stammen en het al overwonnen Gallië van groot belang kon zijn als buffer en leverancier van hulptrouwen.

De Bataven begrepen dat zij als klein volk weinig kans maakten tegen de Romeinse macht, maar begrepen ook dat hun geografische positie en hun militaire vaardigheden zeer voordelig waren om in Romeinse krijgsdienst te treden.

Om in de Romeinse legers te dienen moest men rond de twintig jaar oud zijn, maar soms was een rekrut nog maar rond de vijftien en soms ook

ouder dan dertig jaar. Er was net als nu een strenge keuring voordat een nieuwe rekrut werd aangenomen. De lichamelijke conditie, de herkomst en de juridische status bepaalden tot welke eenheid een rekrut werd toegelaten.

Wanneer een rekrut geschikt werd bevonden voor militaire dienst werd hij naar een eenheid gezonden met de status van *probatas*. Daar aangekomen moesten er tests worden ondergaan om snelheid, kracht, omgang met wapens en moed te toetsen. Na het succesvol afleggen van deze tests kreeg de rekrut de status van *signatus*. Op dit moment moest de rekrut de militaire eed afleggen, de zogenaamde *sacramentum*. Tot slot werd de nieuwe rekrut administratief in zijn eenheid opgenomen en kreeg hiermee de status van soldaat of *miles*.

Na opname in de krijgsmacht werd de soldaat overgeplaatst naar een eenheid. De soldaten zelf hadden vaak voorkeur voor een eenheid met een zeker prestige. Bataven kwamen vaak terecht in élite-eenheden, de Praetoriaanse Garde en de lijfwacht van de keizer.

Tot aan de Bataafse Opstand in 69 na Christus werden Bataafse eenheden meestal aangevoerd door leden van de Bataafse élite. Het was dus mogelijk voor een Bataaf om zowel in een élite-eenheid te dienen als op te klimmen tot officier. De periode dat hij moest dienen varieerde van zestien jaar bij de Praetoriaanse Garde tot twintig jaar in de Legioenen. Later werd dat vijftwintig jaar. Bataven die na vijftwintig jaar het leger verlieten, hadden recht op het Romeinse burgerschap en konden een wettig huwelijk sluiten.\*

Soranus was dus waarschijnlijk een forse gespierde jongeman met rossig haar en blauwe ogen. Zijn naam was niet Bataafs of Germaans of Keltisch, maar Romeins. Een teken dat de Bataven Romeinse gebruiken overnamen. De Bataafse élite had Latijnse namen en sprak ook Latijn. Zij koppelden hun toekomst aan de Romeinen. Maar het kan natuurlijk ook zijn dat Soranus zijn Latijnse naam pas kreeg, nadat hij in het Romeinse leger terechtkwam.

Soranus werd geplaatst in het Cohors III Batavorum miliaria equitata. Dit was het derde Bataafse cohort dat bestond uit voetsoldaten (infanterie) en ruiters (cavalerie). De cohort was weer verdeeld in 3 manipels of 6 centuriën. Elk cohort had een eigen vaandel. Het derde cohort maakte deel uit van de Ala I Batavorum milliaria samen met twee andere cohorten, het Cohors I en het Cohors II.

Nadat Bataafse troepen in 69 na Christus in opstand waren gekomen tegen de Romeinen onder leiding van de Bataafse aanvoerder en edelman Julius Civilis, werden de Bataafse cohorten door de Romeinen minder vertrouwd. Waren de Bataven eerst nog gelegerd in de gebieden waar ze vandaan kwamen, na de "Opstand der Batavieren" werden zij vaak ver van huis gelegerd om problemen te voorkomen. Bovendien werden in cohorten van buitenlanders, verschillende nationaliteiten door elkaar geplaatst. Het Derde Cohort kwam van 92-97 terecht in Vindolanda. Van 97-105 werd de cohort hier opnieuw gelegerd. Zij waren niet de enige Bataven, die de noordgrens moesten verdedigen. Uit grafstenen blijkt dat ook andere eenheden hier werden gestationeerd. Bataafse soldaten speelden een grote rol bij de Romeinse verovering van Mona (het eiland Anglesey), waarbij zij als stoottroepen naar het eiland zwommen. Ook in het jaar 84 onderscheidden Bataven zich toen zij met drie regimenten en twee regimenten Tungri de Caledoniërs (Picten) versloegen bij de berg Grampius. Tacitus beschrijft het verloop van deze slag bij de tegenwoordige Grampians in Schotland en hoe de Romeinen hun legioenen niet eens hoefden in te zetten door de enorme onstuimigheid van de Bataafse aanval, die de Caledoniërs uit de Hooglanden op de vlucht deed slaan na ze verpletterende verliezen toegebracht te hebben.

Soranus diende dus in een eenheid die actief was op vele fronten en hij reisde naar verre landen. Aan het einde van de eerste eeuw en in de tweede eeuw na Christus bevond de eenheid zich in Pannonië Inferior, het tegenwoordige West-Hongarije. Soranus lag met zijn eenheid in gar-

nizoen in Adony, ten zuiden van de plaats Pest, aan de Donau. Dat Bataven hier langdurig gelegerd waren, blijkt wel uit het feit dat de plaatsnaam Passau een verbastering is van de Latijnse naam voor deze plaats, Batava Castra. Het Derde Cohort bestond uit 1000 man; 760 voetknechten en 240 ruiters. Soranus was ingedeeld bij de ruitertij van zijn cohort.

Soranus zou van zich laten spreken door een aantal bijzondere verrichtingen. Van de Bataven was al bekend dat zij uitmuntende zwemmers waren. Soranus zwom de diepe wateren van de Donau over met zijn volledige wapenuitrusting. Ook schoot hij een pijl de lucht in en toen deze pijl naar beneden viel, schoot hij een tweede pijl af die de eerste pijl trof en doormidden deed breken. Soranus zou later pochen dat hij de beste man van zijn hele cohort was en dat geen enkele soldaat, barbaar of Parth, beter was dan hij. Volgens Soranus was Hadrianus getuige geweest

van zijn wapenfeit, toen hij de Donau overzwom.

Dat is heel goed mogelijk, want Hadrianus is zeker in het oosten van zijn rijk geweest. Eerst als legeraanvoerder van het Eerste Legioen tijdens de Eerste en de Tweede Dacische Oorlog (101-106). Maar ook toen Hadrianus keizer was, zou hij naar het oosten van zijn rijk reizen. Van de twintig jaar van zijn bewind, van 117-138 na Christus, reisde de keizer twaalf jaar door het Romeinse Rijk. Het is dus niet met zekerheid te zeggen, wanneer Hadrianus toekeek bij de verrichtingen van Soranus. Was hij legeraanvoerder of was hij al keizer ?

In 125 was Hadrianus keizer en bezocht hij de troepen aan de Donau. Bataafse ruitertij zwom toen in volle wapenrusting de Donau over. De Barbaren, die dit ook hadden gezien waren zo onder de indruk dat zij besloten Hadrianus als scheidsrechter aan te nemen in hun onderlinge geschillen.

Veel meer is er over Soranus niet bekend geworden. De Bataven zouden nog lange tijd in Romeinse dienst blijven. Waar ze zijn gebleven is niet met zekerheid te zeggen. Sommige onderzoekers menen dat ze uiteindelijk met de Romeinen naar het zuiden zijn vertrokken.

Soranus is waarschijnlijk toen hij afzwaaide uit Romeinse legerdienst in Italië of Gallië blijven wonen en daar ook gestorven.

\*Gewapende Bataven. Johan Nicolay (Academisch proefschrift 2005)

#### Andere bronnen:

De Batavieren, Caninefaten en Friezen onder en tegen Rome door Generaal P.G. Booms 1887

Nederland in den Romeinschen tijd door Dr. A.W. Bijvanck, Leiden 1944

Soranus. Een Bataaf in Romeinse krijgsdienst door A.G. Roos 1953

---

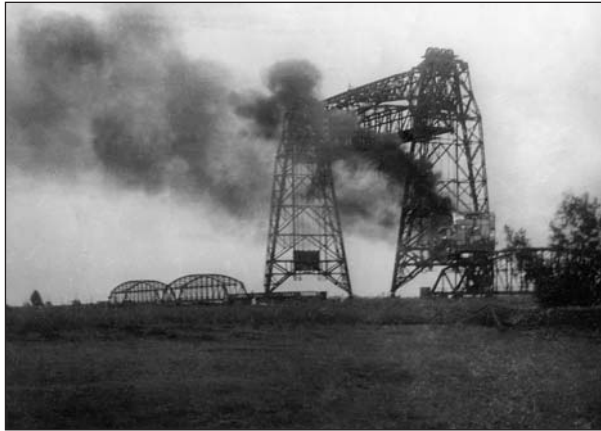
*Hans Onderwater*

## **BOMMEN OP DE BARENDRECHTSE BRUG**

Op 9 september 1944 cirkelen 's middags vliegtuigen boven IJsselmonde. Opperwachtmeester Boeve ziet hoe een paar groepjes van drie de formatie verlaten en naar de brug over de Oude Maas duiken, de vaste verbinding tussen Rotterdam en de Hoekse Waard. Gierend vallen bommen. Luide klappen

maken duidelijk dat er treffers zijn en na enkele ogenblikken ziet Boeve uit de richting van de brug rook opstijgen. Zo snel hij kan haast de politiemans zich naar de plaats des onheils. Ook de brandweer spoedt zich in de richting van de brug.

Ze gaan naar de machinekamer, die door een bom is getroffen en in brand staat. De brandweerlieden proberen de brand te blussen en de Duitse bewakers te redden. Het is tussen het metaal en het hevig brandende vuur een bijna ondoenlijke opdracht.



pen en vuile grijze en zwarte rook. Als die vliegtuigen weer omhoog gingen dan brulden die motoren tot ze weer zachter klonken en meteen kwamen de volgende vliegtuigen omlaag. We begrepen wel dat het goed mis was. Ze waren de brug aan het bombarderen.

Gelukkig is het aantal slachtoffers beperkt gebleven. Een soldaat is zwaar gewond en wordt naar het Zuiderziekenhuis in Rotterdam gebracht. Behalve de brug zijn ook de huizen van het brugpersoneel beschadigd. Door de luchtdruk is in één van de huizen een plafond naar beneden gekomen. Bij de VELO-fabriek is een tweede bom ontploft. Weer is er in de fabriek grote glasschade aangericht. Twee kraters aan de westkant van de brug zijn het resultaat van even zoveel bommen die net over de brug zijn heengegaan. Gelukkig zijn de huizen in de omgeving niet getroffen; in dat geval waren er slachtoffers onder de bevolking aan de Achterzeedijk gevallen. Maar de mensen zijn zich wezenloos geschrokken. Een van de jongere bewoners van een huis aan de Achterzeedijk ziet het nog steeds voor zich: 'Eerst draaiden ze rondjes boven ons hoofd, hoog in de lucht. Dat gebeurde wel vaker en we besteedden en niet zo veel aandacht aan. Maar ze gingen niet weg. Steeds kwamen ze terug. Toen veranderde het geluid van gebrom in gegier. Je zag ze naar beneden duiken. Het waren kleine vliegtuigen met een motor, dat weet ik nog wel. Je kon goed zien dat er een soort stipjes van het vliegtuig vielen en die kwamen naar beneden. En dan waren er van die vreselijke klap-

De Duitsers schoten wel terug maar toen de bom op de machinekamer van de brug ontplofte, stopte het schieten. Er viel ook nog een bom op de VELO en in het water en een stuk of wat kwamen in de grienden neer. We zijn met zijn allen onder de tafel gaan zitten tot het was afgelopen. Stom eigenlijk, want als er zo een bom op je huis valt heb je aan een tafel natuurlijk niks. Maar daar dacht je niet bij na. Je had maar één gedachte: wegkruipen en bidden dat het vlug voorbij zou zijn. Ze kwamen gierend naar beneden en je zag die bommen loskomen. Het maakte een angstaanjagend geluid. Als de vliegtuigen weer optrokken dat hoorde je de motoren loeien. We zijn niet vaak zo bang geweest. De VELO, de brug, de Duitsers die daar ingekwartierd waren, alles kon beschoten worden. Soms schoten ze op schepen die over de Oude Maas voeren. Het waren van die gevlekte vliegtuigen met één man erin. Als je aan de waterkant stond kon je ze soms volgen tot de bocht bij Puttershoek, zo laag vlogen ze dan. En die Duitsers maar schieten. Ze hebben bijna nooit iets geraakt. Alleen aan het eind van de oorlog. Toen hebben ze zo'n jager neergeschoten, die bij Heinenoord neerstortte. Toen de oorlog bijna voorbij was kregen zo ook nog een Amerikaanse bommenwerper te pak-

ken. Die is aan de Voordijk in Barendrecht neergekomen. Er zijn toen geloof ik een paar man uitgesprongen, maar die waren dood.'

De bomaanval op de Barendrechtse Brug brengt in het hele dorp een schok teweeg. Uit het oogpunt van geallieerde oorlogvoering in de lucht is er in deze periode veel veranderd. Montgomery wil een aanval uitvoeren in noordelijke richting, naar Arnhem, en dan met een scherpe bocht naar het oosten, om zo het Ruhrgebied af te sluiten. Hierbij is het van belang dat alle mogelijkheden om Duitse troepen, voorraden en andere versterking tegen de oprukkende geallieerde troepen in te zetten worden voorkomen door het weggenet onbruikbaar te maken. Spoorlijnen, bruggen en viaducten worden door jachtbommenwerpers aangevallen. Er wordt een spoorwegstaking uitgeroepen om ook het treinverkeer lam te leggen. Een aanval op een belangrijke brug over een brede rivier past in dit plan. En zo gebeurt het ook. De machinekamer brandt uit en het is niet meer mogelijk het hefdeel van de brug te gebruiken. De politie maakt een volledig rapport van wat is gebeurd. Voor de zoveelste keer is gebleken hoe belangrijk de Engelsen het aanvallen van bruggen vinden. De Duitsers besluiten derhalve om rond bruggen en andere belangrijke knooppunten van wegen vierloops snelvurend licht luchtafweergeschut te plaatsen. Hiermee kunnen dan vooral vliegtuigen worden aangevallen die niet al te hoog vliegen. We denken dat de aanval alles te maken heeft gehad met de landing bij Arnhem, die tien dagen later, op 19 september, plaatsvond. Voor de zoveelste keer is gebleken hoe belangrijk de Engelsen het aanvallen van bruggen vinden. De Duitsers besluiten daarom om bij bruggen en andere belangrijke knooppunten van wegen licht luchtafweergeschut te plaatsen. Hiermee kunnen dan vooral vliegtuigen worden aangevallen die niet al te hoog vliegen.

Eind 1944 heeft de Luftwaffe het luchtruim aan de Geallieerden moeten afstaan. Mustangs, Typhoons, Spitfires en Thunderbolts beheersen de lucht boven bezet gebied. In het duister zoeken de Mosquitos naar doelen. Ook in de avond van

11 september 1944. Boven het dorp klinken de motoren van een nachtjager. Duidelijk is te horen hoe het vliegtuig boven het dorp cirkelt. Het gebrom gaat plots over in een steeds nader komend gehuil. Door alles heen klinkt opeens het ratelen van de boordwapens en zijn de vurige strepen van lichtspoormunitie te zien. Kogels en granaten slaan neer in de dorpskern. Als het vliegtuig verdwenen is, haast Opperwachtmeester Boeve zich naar de Dorpsstraat. Bij het huis aan de Dorpsstraat 170 liggen een paar elektriciteitskabels op de rijweg. De gevel van de woning zitten gaten, die door inslaande kogels zijn gemaakt. Ook op nummer 163 is schade. De schoorsteen is van het dak af geschoten. Ook in de muur en het dak zijn gaten te zien. Het blijkt dat een zogenaamde richtlamp te veel licht heeft uitgestraald en zo de aandacht van de vlieger heeft getrokken. De lampen zijn aangebracht ten behoeve van de weggebruikers. Naar de politie aanneemt zijn de lampen beschadigd tijdens de storm, die pas heeft plaatsgehad. Men besluit alle richtlampen uit te schakelen. Zo is de lucht oorlog dicht bij ons dorp gekomen. Maar het zal nog tot januari 1945 duren voor de mensen in Barendrecht oog in oog komen te staan met de gevolgen van het neerstorten van vliegtuigen. Een van de laatste granaten viel in maart 1945. Hij ontplofte precies op de Talmaweg, waarbij het latere gemeenteraadslid de heer Viskil een verbrijzelde enkel opliep en veel ruiten werden vernield.

### **Krijgsgevangenen.**

'Mijn zwager was soldaat op de Grebbeberg. Daar was heel erg gevochten. Hij was de derde dag van de oorlog door de Duitsers gevangen genomen en ze moesten helemaal naar Duitsland lopen. Wij hadden geen idee hoe het met hem was. Mijn schoonzuster zat thuis met een kind en ze was wanhopig. Toen kwam er een kaart van een mijnheer uit Arnhem. Die had mijn zwager gesproken en een kaart gestuurd. Er stond op: 'Alles is goed. We gaan naar Duitsland. Hou goede moed. Groeten aan allemaal'. Na een paar weken stond hij opeens voor de deur. Alle jon-

gens waren zomaar vrijgelaten. Ze zeiden dat het een goede daad van Hitler was. Hij zag er niet uit. Hij was vies en hij had zijn soldatenpakje nog aan. Toen ze weer in Holland waren stonden er allemaal kappers op het station en die hebben wel honderden jongens geschoren. Voor niks, ze hoefden niet te betalen. Mijn schoonzus was zo blij. Hij wilde niet veel vertellen. Hij zei later tegen mij dat het bar was geweest. En dat was het dan. Verder hoorden we niks over de gevechten of zo. Hij is nog wel naar de ouders van een kameraad gegaan om te vertellen dat die was gesneveld. Maar thuis vertelde hij helemaal niks en als je er naar vroeg dan werd hij boos en dan ging hij een hele tijd achter in de tuin staan. Dus we vroegen maar niks meer'.

### **Mofje pesten.**

'Op 31 augustus 1940 is er in Barendrecht nog volop gevlagd voor koningin Wilhelmina; maar niet lang daarna bleek dat opeens een misdaad te zijn. Maar toen de verjaardag van prinses Beatrix in 1941 naderbij kwam spraken mijn vriend Kees en ik af dat we toch zouden vlaggen. Alleen, waar moesten we die vlag zo bevestigen dat de Duitsers het niet onmiddellijk zouden zien en dat de vlag niet meteen naar beneden zou worden gehaald? De keus viel op de schoorsteen van de oude veiling. Kees zijn zus Ger zorgde voor een enorme oranje lap en een stok haalden we uit een knotwilg. De vlag moest nu nog omhoog en we besloten dat voor alle zekerheid in het duister te doen. Om ongeveer acht uur 's avonds gingen we op pad. Het was erg koud en er woei een harde oostenwind, het was koud voor de tijd van het jaar. Om niet herkend te worden hadden we ons provisorisch vermomd met een pet en een dikke jas. Met veel moeite klauterden we tegen de pijp omhoog. Na een lange tijd martelen hadden we de vlag bevestigd en klauterden we weer naar beneden. Voor de zekerheid smeerden we bij het naar beneden gaan de klimhaken langs de pijp nog in met vuile olie. De volgende morgen had je al vroeg de poppen aan het dansen. Treinreizigers die tussen Rotterdam en Dordrecht met de trein reden zagen hem; sommigen

stapten op het station van Barendrecht uit en lieten de trein lopen om alles eens van dichtbij te bekijken. Buurtbewoners zagen de vlag en genoten er van; de Moffen waren ziedend. De Waard, de voorzitter van de veiling, werd door de Duitsers ontboden. Maar hij kon naar waarheid vertellen dat hij nergens van wist en geen toestemming had gegeven voor de vlaggenparade. De Duitsers zeiden dat de vlag binnen een uur verdwenen moest zijn, anders zou hij worden 'ingesperd'. Van het personeel van de veiling durfde niemand omhoog te klimmen. Eindelijk heeft iemand voor tien gulden de vlag omlaag gehaald. Trouwens, die man is later in Duitsland omgekomen toen hij daar als arbeider werkte. De schoorsteenpijp is kort daarna afgebroken. De enige die wel iets van het geval afwist, de chef van het koelhuis, D. Troost, heeft zijn mond stijf dicht gehouden. Zo bleven de daders onbekend'.

### **NSB-kind; het verhaal van Jan Sluimers.**

'Voor de oorlog hadden we het erg goed. We woonden in Barendrecht in een mooi huis vlak bij de driesprong van de Gebroken Meeldijk, de Dorpsstraat en de Ziedewijdsedijk. Vader deed in varkens. Overal in de Alblasserwaard had hij bij boeren varkens uitstaan. Hij slachtte ze en als er biggen waren dan zorgde hij dat ze verkocht werden. De opbrengst werd met de boeren verdeeld. Vader verdiende best goed. Daar kwam een einde aan toen er varkenspest uitbrak. Alle varkens werden vernietigd en vader was alles kwijt. Van de regering hoefde je geen steun te verwachten. In die tijd maakte de NSB veel ophef over het belang van de boerenstand. In de ogen van Mussert waren de boeren belangrijk voor de economie. Vader was het daar helemaal mee eens en met de ellende van de varkens in zijn achterhoofd werd hij lid van de NSB, zoals zo veel mensen in Nederland. Pa was echter niet echt in de politiek geïnteresseerd en hij ging ook nooit naar bijeenkomsten van de NSB. Hij had geen zwart pak en het speldje van de NSB droeg hij evenmin. Toen brak de oorlog uit. Ik weet nog dat we heel vroeg wakker werden en stonden te

kijken naar al die vliegtuigen die naar Rotterdam vlogen. We hadden nog nooit zoveel vliegtuigen tegelijk gezien. 'Het is oorlog', zeiden de mensen en in de loop van de morgen was het ook hier te merken. Tot dan hadden we wel schieten gehoord en het geluid van ontploffingen en zo. Om ±10.00 uur 's morgens zagen we de eerste Duitsers op de driesprong. Ze waren op de motor met een zijspan. Ze stonden een poosje te kijken en toen reden ze weer verder. Later op de dag kwamen er meer. Door al de gevechten waren in Rotterdam-Zuid een heleboel mensen op de vlucht geslagen en op een zeker moment zaten er wel 40 bij ons in de schuur. Vader ging naar het gemeentehuis om hulp, maar hij liet de mensen blijven. Er kwam stro en er werden schragen en klapstoeltjes gebracht en er was ook eten voor die vluchtelingen. Toen Nederland zich had overgegeven ging het leven gewoon door. Ik zat op de Jeugdstorm en we kwamen elke week bij elkaar. De leden waren jongens en meisjes van 10 tot 18 jaar. We hadden een mooi uniform: een lichtblauwe bloes met das en epauletten, een muts met een oranje kokarde met daarin een zeemeeuw en een korte zwarte broek. Sommige jongens hadden zelfs een jeugdstormdolk. Sport in groepsverband was heel belangrijk. De kinderen van 10 tot 13 jaar heetten meeuwen en meeuwkes en de oudere jongens en meisjes tussen 14 en 17 jaar stormers en stormsters. De jongens en meisjes zitten in gescheiden groepen. Hun blad heette de Stormmeeuw. Het was een soort padvinderij. Ik had ook zo een mooi pakje en soms gingen we marcheren. We leerden allerlei dingen en ik denk dat er wel propaganda voor de Duitsers werd gemaakt, want volgens de NSB waren dat onze vrienden. We kwamen samen bij Van der Giessen aan de Dorpsstraat.'

'In 1942 mochten we allemaal naar Oostenrijk, dat toen de Ostmark werd genoemd. Ik ging er ook heen. Ik kwam terecht bij een familie in Linz. Ze hadden zelf geen kinderen en waren ontzettend aardig voor me. De man was machinist, dat weet ik nog wel. De eerste week had ik vreselijke heimwee en heb ik constant lopen huilen, maar na een poosje was ik gewend en

vond ik het prachtig daar. Ik ben er geloof ik zes weken geweest. Na zo'n mooi verblijf in de bergen zag Barendrecht er wel heel plat uit. We zijn de hele oorlog goed doorgekomen. In 1943 ben ik uit de Jeugdstorm gegaan. Vader en moeder stonden voor iedereen klaar. Vader slachtte illegaal. Het vlees werd onder de mensen verdeeld. Dat gebeurde ook als de Duitsers langs de kant van de weg een paard hadden achtergelaten dat niet meer verder kon. De mensen in de buurt wisten dat moeder altijd wel iets te eten kon regelen. Zo was er een gezin aan de Noldijk dat soep kon gaan halen in de gaarkeuken. Die vrouw zei dat: 'Ga maar langs bij vrouw Sluimers, want die heeft vlees in de soep'. Vader heeft nooit iemand verraden en als hij soms door Arie Gouman werd gevraagd om mensen in de gaten te houden dan weigerde hij dat stevast. Soms werd je door de Duitsers gevorderd om met paard en wagen voor ze te rijden. Zo moest ik een keer mee naar Schiedam om eten te halen voor de Duitsers die in de veiling zaten. Helemaal door de Maastunnel moesten we. Maar die Duitsers hadden helemaal geen haast en toen we 's avonds laat terugkwamen was vader erg ongerust over mij. Hij was des duivels en is naar de officier gegaan om te zeggen dat het een schande was om een jongen zo lang bij zich te houden. Die ene Duitsers kreeg toen van die officier vreselijk op zijn kop. Hij sloeg hem in zijn gezicht en die soldaat moest netjes blijven staan tot die officier was uitgeraasd. Op Dolle Dinsdag werden de auto's van Berkman en Van de Berg, de kolenboer, gevorderd. Ze hebben toen de rotor uit de Studebaker gehaald en toen moest de ene auto door de andere gesleept worden. Gerrit Vat, de chauffeur van Van de Berg is zelf een keer gevorderd om met de Duitsers naar Brabant te rijden. Dat was eind 1944. Het ging heel slecht met de Duitsers en er kwamen er in het dorp steeds groepen soldaten die uit Brabant waren teruggetrokken. Ze hadden door Brabant en door de hele Hoekse Waard moeten lopen. Sommigen waren zo uitgeput dat ze langs de weg lagen te slapen in het gras. Twee werden er bij ons ingekwartierd. De een had zijn arm helemaal

in vies verband zitten; die was ergens onderweg gewond geraakt. Hij was tegen fel Hitler. Zijn maat was een echte Nazi. Je kunt wel begrijpen hoe dat ging. Maar moeder zorgde voor ze omdat het eigenlijk ook maar arme jongens waren. Na een paar dagen trokken ze weer verder. Ook ging ik soms met mijn zus en een buurjongen naar de Hoekse Waard om aan eten te komen. Het gebeurde allemaal in het donker, zo ver mogelijk van de Barendrechtse brug vandaan. Dat oversteken was door de Duitsers streng verboden. We werden dan overgezet met een roeiboort door Van der Leer, een oude schipper. Als je aan de Puttershoekse kant kwam moest je in de vrienden overboord en dan stond je tot het middel in het water. Gelukkig had die buurjongen familie in Puttershoek, waar we onze kleren konden drogen. We bleven daar dan 's nachts slapen. Intussen schoten de Duitsers vanaf de suikerfabriek de V-1's af. Dat was een verschrikkelijke herrie en we waren best bang.'

#### **Een van de Barendrechtse crossers vertelt:**

'Mijn broer is op een nacht met Hennie van Duin en met ene Van der Waarde bij het Strijensas het Hollands Diep overgestoken om zich bij de geallieerden te voegen. De eerste poging mislukte omdat de kano door het gewicht zonk. Mijn broer en Van der Waarde zijn toen maar teruggegaan. Hennie is naar de overkant gekomen bij de tweede poging. Hij heeft nog bij de Engelse luchtmacht in Eindhoven gediend. Jo Bakker, een andere Barendrechter, is ook bij de RAF geweest. Toen de oorlog uitbrak was hij net buitengaats op een schip van Van Ommeren. Jo is twee keer getorpedeerd en de tweede keer had hij genoeg van de zeevaart. Later is hij als instructeur bij de luchtmacht omgekomen en met militaire eer begraven.'

#### **De Binnenlandse Strijdkrachten.**

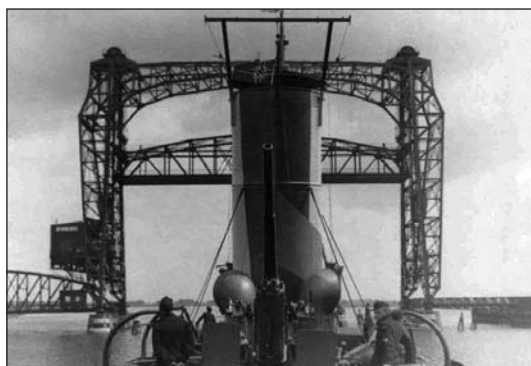
'In 1944 is hier de BS geformeerd. Met Frans van Duin hebben we wel geoefend in het uit elkaar halen en in elkaar zetten van de stengun, maar schieten was er niet bij. Toen de bevrijding naderde kreeg de BS bevel zich te laten zien. Nou,

dat deden we ook. Via de 1e Barendrechtseweg en de straatweg naar Rijsoord zouden we over de Gebroken Meeldijk naar Barendrecht gaan. Alles ging goed; maar toen we bij de veiling kwamen liepen we tegen Moffen aan die bij café Kruithof gelegerd lagen en die ons aanhielden en de wapens wilden afnemen. We hielden ze echter krampachtig vast en dreigden zelf te schieten als ze ons geen vrije doorgang gaven. Intussen arriveerde een auto met Duitse officieren. Onze leider Cock van Duin praatte met hen. Cock was een flinke vent, trouwens de broers Van Duin waren voor de duvel en zijn ouwe moer niet bang. De Duitsers zeiden ons mee te gaan naar het gebouw van de veiling. Nu was gelijk met die Duitsers ook onze ordonnans Arie Vijfwinkel erbij gekomen. Hij moest ons zeggen dat we voorlopig die wapens uit het zicht van de Duitsers moesten houden. Nou, daar was hij dan wel net even te laat mee! De order van onze opperbevelhebber, prins Bernhard, was nog niet door de Duitse leiding aan de soldaten meegedeeld. De Duitsers die in dat café zaten wilden zo vlak voor de capitulatie nog best een paar partizanen opruimen, dus het zag er niet best voor ons uit. Vreemd genoeg wist een Duitse officier de zaak te sussen. Met meer munitie dan we eerst hadden, trokken we verder. Die officier had ons dat laten geven, want hij zei dat we dan maar moesten voorkomen dat de communisten de baas zouden worden. Die Duitsers hadden van alles uitgespookt in Rusland en ze waren doodsbenaauwd voor die Russen. Dat bleek later wel want die lui hebben me daar toch wraak genomen, ongelooflijk, maar wel te begrijpen.'

#### **De dronken Duitser.**

Vlak voor de bevrijding kwam een Duitse soldaat op de fiets over de Barendrechtseweg. Hij moest geloof ik naar de VELO, want daar zaten ze bij de brug. Hij was stomdronken. Hij slingerde van links naar rechts en vlak voor het huis van Jan Baan knalde hij tegen de weg. De fiets lag aan de ene kant van de weg en die Mof aan de andere. Hij vloekte als een ketter, krabbelde overeind en raapte de fiets op. Toen gooide die idioot zijn

been over het zadel en lag meteen weer aan de andere kant op de grond. Het was spertijd en ik mocht helemaal niet op straat zijn, dus ik bleef een beetje in de schaduw van de huizen. Na een poosje zat hij op zijn fiets en reed hij slingerend verder. Ik denk dat hij nog geen twintig meter had afgelegd



de Barendrechtse brug gezien vanaf een U-boot

of hij reed zo rechtsaf de greppel in. Daar bleef hij even vloekend liggen. De 'Scheisse' vloog door de lucht. Hij krabbelde de sloot uit en begreep dat

ben toen als een pijl uit een boog naar huis gegaan; op zijn fiets. Maar ach, die zal hij ook wel weer ergens hebben gestolen'.

hij maar beter kon gaan lopen. Dat deed hij terwijl hij half over zijn fiets hing. Net voor hij bij de Middeldijk kwam liep hij voor de derde keer de greppel in. Uiteindelijk is hij waggelend naar de Achterzeedijk gelopen en liet hij de fiets in de greppel liggen. Ik heb nog tien minuten gewacht en

Voor u gelezen door W.L.Plink

## TROPENJAREN Ploppers en Patrouilles

### De geschiedenis van een Indië-eskadron

Door Jaques.A.C. Bartels

uitgegeven bij de Bataafsche Leeuw. (ISBN 978-90 6707 633-3) € 25.-  
470 pagina's, ruim 200 foto's; inschepinglijst en persoonsregister,



Het boek beschrijft de geschiedenis van het 2<sup>e</sup> eskadron huzaren van de 2<sup>e</sup> Afdeling van het Regiment Huzaren van Boreel vanaf de eerste opkomst in Amersfoort in 1947 tot en met de terugkeer in 1950. Naast uitgebreide literatuurstudie heeft Bartels gebruik gemaakt van ruim 400 door hem opgespoorde brieven en ongeveer tien dagboeken geschreven door (gesneuvelde) huzaren, pelotonscommandanten en de commandant zelf, majoor J. A. C. Bartels, de latere commandant 1<sup>e</sup> Legerkorps, luitenant-generaal Bartels. De auteur, militair historicus, is zijn oudste zoon. Jacques Bartels zal ongetwijfeld beïnvloed zijn door de verhalen van zijn vader, maar hij heeft toch kans gezien om de geschiedenis als onafhankelijk historicus te beschrijven, afstand te nemen.

Veel collega's zullen zich nog wel herinneren dat ten tijde van de koude oorlog ons werd ingeprent dat het schrijven van dagboeken in oorlogstijd streng was verboden en dat elke commandant een censuurplicht had uit te voeren als het tot een daadwerkelijke oorlog zou komen. Dat gold waarschijnlijk niet voor de periode 1946-1950 in Indië, kennelijk werd de inlichtingendienst van het Republikeinse Leger niet serieus genomen. Dank zij de diverse dagboeken en bewaarde brieven heeft Bartels een goed ooggetuigenverslag in handen gekregen en gebruikt. We krijgen een goed beeld van het optreden van het eskadron in alle opzichten. Ook bijvoorbeeld van de minder gunstige zoals de

wijze waarop incidenteel gevangenen werden verhoord. Het wordt niet verzwegen.

Naast een historische inleiding waarom er zoveel Nederlandse militairen naar Indië zijn gezonden, schetst de auteur op onverbloemde wijze, voornamelijk op basis van brieven en dagboeken, hoe het het eskadron in werkelijkheid in Indië tijdens de drie jaren van uitzending is vergaan. De strijd tegen een vaak onzichtbare vijand was hard tegen hard. Het risico om te sneuvelen was voortdurend aanwezig, elke dag weer. Van de drie uitgezonden eskadrons van de 2<sup>e</sup> Afdeling nam dit eskadron de helft van de gesneuvelden voor zijn rekening, 14 van de in totaal 29. Van de 14 omgekomenen, sneuvelden er 12 door een trekbom en voornamelijk in het laatste jaar. De vergelijking met Uruzgan dringt zich op. De trekbommen zijn vervangen door op afstand tot ontploffen te brengen bembommen en de vriendelijke tani (boer) in de sawah, die even later de Nederlanders beschoot is opgevolgd door de net zo vriendelijke Afghaan op de plaatselijke markt die wat later op de troepen schiet. Indië was geen picknick en Afghanistan is dat evenmin.

Interessant is ook dat 2-2 tijdens de Tweede Politionele Actie ingedeeld is geweest als verkennings-eenheid van de Mariniersbrigade. Uit dagboeken en brieven is op te maken dat het in eerste instantie aanwezig enthousiasme om met een elitekorps samen te werken, tijdens de actie als sneeuw voor de zon verdween.

De auteur besteedt ook een hoofdstuk aan de aanwezigheid van huzaren, met zoals het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie het noemt "een gemengde carrière", militairen die voorheen in Duitse krijgsdienst hadden gediend. Ook bij minstens twee uitgezonden eskadrons was dat het geval. Bij dit eskadron twee huzaren, Bartels volgt ze ook na hun afzwaaien in 1950. Een belangrijk onderwerp omdat tot dusverre er in Nederland weinig over is beschreven.

In totaal zijn er zo'n 2500 huzaren in die jaren naar Indië uitgezonden. In Indië traden 25 cavalerie-eenheden op, waarvan 10 van het KNIL. Van slechts acht is de geschiedenis in boekvorm vastgelegd, meestal herinneringsboeken die kort ná de terugkeer in Nederland in eigen beheer zijn uitgegeven. Troepenjaren verschilt met veel andere Indiëboeken door de wijze waarop de auteur het boek heeft opgebouwd, namelijk aan de hand van primaire bronnen uit alle geledingen, reconstrueren van de geschiedenis van een eenheid, in dit geval een eskadron.

---

*F.a Sint*

## **DE UNIFORMERING VAN DE MARINE IN 1898**

Er is in de loop der jaren al wel meer gepubliceerd betreffende de uniformen en uitrusting rond de tijd van de kroning van H.M. Wilhelmina in september 1908.

Het ging hierbij echter uitsluitend over de Landmacht component en niet over de Marine, terwijl deze toch ook een aanzienlijke rol hebben gespeeld bij deze festiviteiten.

Het leek mij daarom zinvol dit hiaat enigszins op te vullen. Gebruik is gemaakt van de voorschriften<sup>\*1</sup> en de desbetreffende aanvullingsbladen<sup>2</sup> zoals die in 1898 golden en werden uitgegeven door de Firma Mouton in Utrecht.

GROOT UNIFORM VAN DE OFFICIEREN DER ZEEDIENST.<sup>3</sup>

De officieren der zeedienst droegen de overbekende jas welke in de voorschriften lange jas genoemd

word en als groot uniform werd gedragen. De jas werd gemaakt van donkerblauwe lakense stof voorzien van aan elke kant een rij van 7 grote gebombeerde goudkleurige knopen. De knopen voorzien van het zinnebeeld der zeedienst: de ankers.

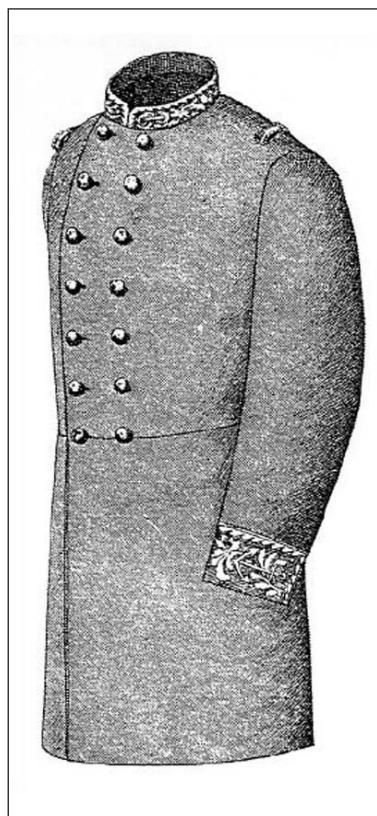


Fig. 1

De jas werd links over rechts gesloten. zie Fig. 14. De hoge kraag was iets afgerond en van onderen gesloten met een haak en oog. De kraag voorzien van borduursels als in Fig. 2.

Voor Vlagofficieren geheel doorlopend naar achteren en voorzien van een geschulpte rand.

Voor hoofd en subalterne officieren als boven echter zonder geschulpte rand en van achteren met een tussen ruimte van 30mm.

Voor adelborsten der 1<sup>ste</sup> klasse zonder het eiken loof en oranje takken en met een tussen ruimte van 12cm. Zie Fig. 3.

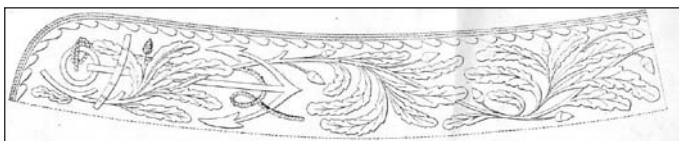


Fig. 2

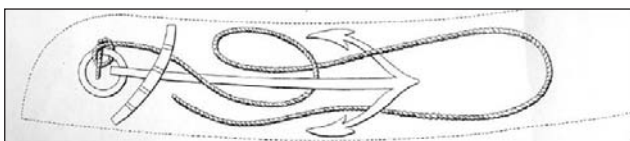


Fig. 3

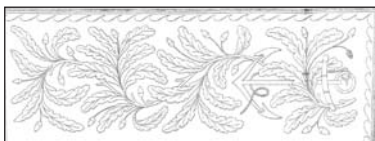
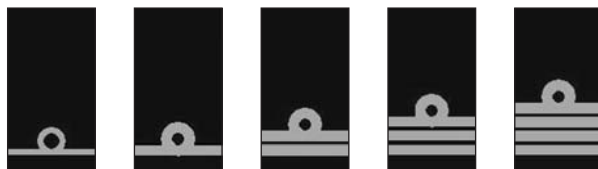


Fig. 4

Onder aan de mouwoplagen een borduursel van 11 cm breed voor vlagofficieren in gouddraad en voorzien van een geschulpte rand. Zie fig. 4

De jas eindigde volgens voorschrift 11 cm boven de knie, maar in de praktijk zal daar wel enige variatie in te bespeuren zijn<sup>5</sup>. Verder was de jas aan de achterkant voorzien van brede gulpen welke aan beide kanten van de gulp voorzien was van een drietal knopen van algemeen model. Dus goudkleurig en voorzien van het anker.

Voor de hoofd- en subalterne officieren der zeedienst gold dat zij op de mouwoplagen het galon droegen welke voor hun rang was bepaald en wel als volgt.<sup>6</sup>



Voor de adelporsten der 1<sup>ste</sup> klasse een stuk galon van 2,5mm breed

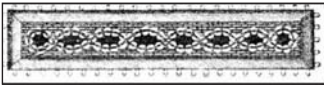
Voor de Luitenant ter zee 2<sup>de</sup> klasse Op elke mouw één gouden galon, breed 10mm, met een krul van 5cm buiten middellijn.

Voor de Luitenant ter zee 1<sup>ste</sup> klasse Op elke mouw twee gouden galons, breed 10mm, met een krul van 5cm buiten middellijn

Voor de Kapitein Luitenant ter zee Op elke mouw drie gouden galons, breed 10mm, met een krul van 5cm buiten middellijn

Voor de Kapitein ter zee 2<sup>de</sup> klasse Op elke mouw vier gouden galons, breed 10mm, met een krul van 5cm buiten middellijn

Verder werd op de jas een goudkleurige pasant gedragen welke voorzien van een borduursel als volgt:  
voor de vlagofficieren en voor de overige officieren



Deze diende niet alleen een ceremoniële functie maar ook een praktische. Namelijk om de grote schouder epauletten door te laten. Uiteraard werden deze passanten vervaardigd van gouddraad en voor de vlagofficieren ook van goudkleurige paletten voorzien. Deze passanten werden aan de onderkant voorzien van een stuk zwarte stof en rechtstreeks op de jas genaaid.

De schouder epauletten vormden een verhaal apart en waren voor elke rang weer net even anders, voor de vlag-, hoofd- en subalterne officieren waren deze als volgt (ik laat nu de tekst volgen uit boven bedoeld voorschrift.)

#### DE TONG.

Lang tot tegen de rand 16cm, breed tot aan het boveneinde 5,5 cm en aan het benedeneinde tussen de rand 9,5 cm. Van geribd gouden galon; de rand rond het benedeneinde der tong in omtrek 27 cm. bestaande uit 3 kransen: de middelste dik 13. De twee overige 4 mm. De kransen vervaardigd van rond verguld zilverdraad; aan weerszijden van de onderste krans een geplette vergulde zilverdraad van 1.5 mm op het boveneinde van de tong een kleine vergulde uniformknoop en van onderen een haak van geel metaal, lang 5 cm tot bevestiging der epauletten op de jas.

Twee rijen van gouden bouillons: de buitenste van 24, dik 12, lang 85 mm., de binnenste 23, dik 6, lang 75 mm.; de epaulet van onderen belegd met donkerblauw laken en tusschen het belegsel en de tong, zonodig, gevuld met watten.

**Admiraal van de vloot:** In het midden van, en op de ovale verbreding der tong twee over kruis liggende veldmaarschalkstaven van massief zilver<sup>7</sup>

**Luitenant Admiraal:** Als voren, doch op de verbreding der tong vier, zespuntige stenen van massief zilver in een rechthoek<sup>8\*</sup>

**Vice Admiraal:** Als voren, doch op de verbreding der tong drie, zespuntige stenen van massief zilver in een rechthoek

**Schout bij nacht:** Als voren, doch op de verbreding der tong twee, zespuntige stenen van massief zilver in een rechthoek

**Kapitein ter zee:** Als voren, doch zonder sterren

**Kapitein luitenant ter zee:** Als voren doch met een zilveren streep van 1 cm breed over het midden der tong.

**Luitenant ter zee 1<sup>ste</sup> klasse:** Tong van geribbd gouden galon, lang 165, breed 55 en 95 mm, drie rijen dunne gouden torsaden, lang: de buitenste 95, de middelste 90 en de binnenste 85 mm. Overigens als voren

**Luitenant ter zee 2<sup>de</sup> klasse:** Als voren doch met een zilveren streep van 1 cm breed over het midden der tong.

**Adelborsten der 1<sup>ste</sup> klasse:** Als voren doch met twee 15 mm uit elkaar staande zilveren strepen, breed ieder 7 mm. In de gouden mat.

#### DE STEEK:

Steek, van zwart zijden pluche; hoogte van het rechterblad over de middellijn 11 cm., idem van het linkerblad 15 cm., lengte van iedere punt 11 cm. De bladen voor en achter bij den bol aan elkander vastgehecht. De steek voorzien van het garnituur, voor de verschillende rangen als volgt omschreven,

#### Voor de vlagofficieren:

Witte struisvederen langs de bovenkant der bladen, aan de buitenzijde ene oranje zijden kokarde van 9 cm. middellijn, op het rechterblad; ene lis van 6 gouden bouillons, ieder dik 9 mm., uitkomende uit den bovenkant van het rechterblad, gaande over het midden der kokarde boogsgewijze naar achteren en wordende op 3 cm. van den onderkant en ongeveer het midden van het blad vastgehouden met een knoop als die van de jas.

Troetels, bestaande uit 15 zilveren bouillons: de bovenste rij van 7, lang 5 cm. En dik 9 mm., de tweede rij van 5, lang 45 en dik 5 mm. Van onderen 3 met oranje koppen lang 35 mm en dik 5mm. Van boven belegd met 4 randjes van oversponnen zogenaamd massief pletzilver: voorts ene halve peer met net van zilver, lang 5 cm., uitkomende uit de bladen en liggende op de bovenzijde der punten van de steek.

**Kapitein ter zee:** Als boven maar dan zonder de struisveren rand.

**Kapitein luitenant ter zee:** Als boven

**Luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse:** Als boven

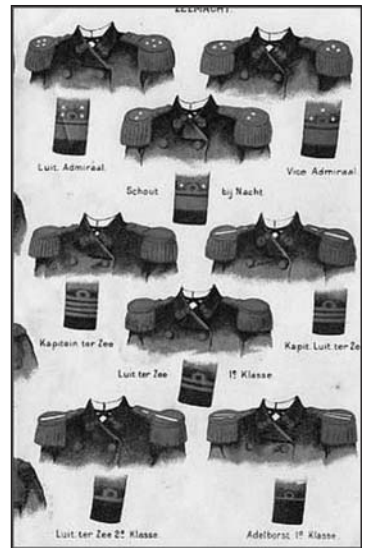
**Luitenant ter zee der 2<sup>de</sup> klasse:** Als boven doch de troetels samengesteld uit 45 dunne zilveren torsaden in twee rijen, en uit oranje zijden franje van binnen; alle ter lengte van 5 CM

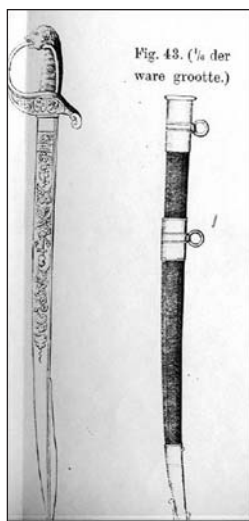
**Adelborst der 1<sup>ste</sup> klasse:** Als boven echter de lis samengesteld uit 4 gouden bouillons.

Verder werd bij dit uniform een gewone donkerblauwe broek gedragen zonder de pas later ingevoerde gouden w band<sup>9</sup> lang de zijkant. Zwarte schoenen, gepoetst (het word nog specifiek vermeld in het voorschrift) en zonder knoopjes of strikjes. Dit geheel nog gecomplementeerd met witte zeemleren handschoenen.

#### DE SABEL EN SABELKOPPEL:

De sabel<sup>10</sup> en de daarbij behorende koppel worden in het voorschrift uitgebreid beschreven, veelzeggend detail is dat deze sabel nu nog steeds in de bewapening der marine gevoerd wordt. Ik laat onderstaand de letterlijke tekst van het voorschrift volgen, enigszins aangepast aan de moderne spelling. Sabel, overeenkomstig fig.5, bestaande in ene enigszins gebogen stalen kling met ronden rug, aan het einde puntig uitlopende, en geëts met figuren betrekking hebben de op attributen der Marine een gevest van gegoten metaal, bestaande uit een schotel, waarin een anker met kroon en verdere versiersels, alles opengewerkt, en gedekt door een leeuwenkop met aflopende rug; ene greep van wit ivoor<sup>11</sup>, voorzien van zeven horizontale groeven, met een gouddraad in iedere groef gewerkt. Scheide van zwart onverlakt leder, met glad koperen beslag, bestaande uit de punt met sleeplaat, den





Boven: fig. 5

Onder: fig. 6

middenband en den bovenband met draagring. De metalen delen van het gevest der sabel en van de schede zwaar in het vuur verguld. De sabel gedragen aan een koppel voorgesteld in fig 6, bestaande uit ene ceintuur met twee daaraan door ovale vergulde ringen bevestigde afhang- of draagriemen, lang 45 en 100 cm, de ceintuur van voren gesloten met verguld slot, en voorzien van vergulden gesp aan elke draagriem een vergulde gesp en mousqueton: boven bij den korte riem een vergulde haak met ketting. De koppel vervaardigd van donkerblauw zijden galon, met twee doorweven gouden strepen afgezet, voor de ceintuur en fig. 42 voor de draagriemen; de ceintuur breed 35 mm., de draagriemen 22 mm en de passanten 8 mm de gouden strepen in het 32 mm. brede galon voor de ceintuur, ieder breed 2,5 mm., en die voor de draagriemen en de passanten naar verhouding; de ceintuur gevoerd met donkerblauw laken, de draagriemen en passanten met zwart segrijn leder.

#### DE SABELKWASTEN:

Voor alle officieren met den rang van luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse en daarboven is de sabelkwast, samengesteld uit 27 zilveren bouillons, en wel 18, lang- 57 en dik 9 mm. in de buitenste rij, 10, lang 47 en dik 5 mm. in de tweede rij, en 4, lang 45 en dik 5 mm., met oranje koppen, in het middenrij van boven belegd met 5 randen van oversponnen zoogenaamd massief pletzilver ene peer lang 35 mm, van overvlochten zilverdraad, met 4- draden oranje koordzijde doorwerkt voorts een dubbel koord van gevlochten zilverdraad, dik 4- mm. en een van zilverdraad gestoken schuiver, dik 12 en hoog 10 mm.; het koord dubbel genomen, lang van

den schuiver af 47 cm. Voor de officieren beneden den rang van luitenant ter zee der 1<sup>ste</sup> klasse is de sabelkwast samengesteld uit 100 dunne zilveren torsaden, lang 55 mm., in twee rijen, en voorts van binnen gevuld met oranje zijden franje, lang 50 mm. overigens als hierboven is beschreven.

#### DE OVERJAS: 12

Een overjas met omgeslagen kraag, van donkerblauw laken of donkerblauwe dunne stof, en voorzien van een band met platte, zwart overtrokken knoop, tot sluiting om het lijf Aan het einde van den kraag een haak met oog; de overjas van voren voorzien: van twee rijen, elke rij van vijf platte, zwart overtrokken knopen, welke bij gesloten jas 14 cm, horizontaal gemeten, uit elkander staan en van zwarte, platte, dubbele koorden, lopende horizontaal en eindigende buiten de knopen in een klaverblad; Het koord van kemelsgaren en 5 mm. breed; voorts afgezet met zwart wollen lint van 15 mm. breedte, langs de opening van de zakken en het sabelsplit, alsmede langs den onderkant der mouwen en om de kraag; de opening van de beide zakken en van het sabelsplit verticaal te plaatsen; de mouwen opgewerkt met zwarte figuurtres, breed 2,5 mm, en voorzien op de kraag van de onderscheidingsteken. De overjas, afhangende tot op 20 cm onder het midden van de knie, is voorts voorzien van ene losse kap met zwarten kwast aan de punt, welke kap met haken en trenzen aan de overjas kan bevestigd worden; de sluitband en kap van gelijke stof en kleur als de overjas; de sluitband, vastgenaaid aan het midden van den rug der overjas en aan weerszijden opgehouden door een laken passantje op den naad, bij gesloten overjas eveneens te sluiten met den knoop; de overjas en kap gevoerd met zwarte stof. De kap wordt gedragen: in dienst, ter beslissing van den commanderende officier; buiten dienst, naar verkiezing. De overjas kan, zoo nodig, ook bij de groot-uniform worden gebruikt.

## DE ADJUDANTEN:

De adjudanten van H.M. de Koningin als ook de Adjudanten van Wijlen Koning Willem III Zowel Honorair als Buiten gewoon waren herkenbaar aan de nu nog gedragen nestel welke als volgt in het voorschrift word beschreven: De nestel, bestaande uit twee platte vlechten, lang 53 en 84 cm., en twee koorden, lang 84 en 100 cm.; de vlechten, ene breedte hebbende van 26 mm. en aan de uiteinden versmallend toelopende, vervaardigd van drie ineengevlochten koorden; alle koorden, dik 5.5 mm., van massief in het vuur verguld zilverdraad. De bovineinden der vlechten en de uiteinden der koorden vastgemaakt aan een stukje donkerblauw laken met een knoopsgat in het midden, ter bevestiging aan het knooppje boven op den rechterschouder nabij den naad. Aan het onderende van iedere vlecht: ene verguld metalen nestelpen, afhangende aan een koord, van gelijke dikte en stof als hierboven aangegeven en ter lengte van 15 cm waarin een paardenknoop van vijf slagen is gelegd, zoomede ene lis ter bevestiging van den nestel op de rechterborst. De nestelpen is voorzien in het midden voor en achter van den Nederlandse leeuwen reliëf, en bovenop van ene opengewerkte vergulde kroon; het geheel lang 9 cm Ingeval de epauletten niet worden gedragen, het lapje laken te dekken door een plat gevlochten passantje van koord, overeenkomstig het overige koord. Opgemerkt dient te worden dat de Adjudanten nog niet de Gekroonde W op de epauletten droegen. Deze werden pas in ingevoerd bij aanvullingsblad no 4 van 10 december 1904.

## Noten

- <sup>1</sup> Verordeningen voor de Koninklijke Nederlandse zeemacht deel 1 hoofdstuk VII UNIFORMEN EN ONDERSCHEIDINGSTEEKENEN VOOR HET PERSONEEL DER ZEEMACHT.  
Vastgesteld bij Koninklijk besluit van 10 April 1894, no. 10. (Beschikking van 16 april 1894, no. 27).
- <sup>2</sup> De later uitgegeven aanvullingsbladen hadden geen betrekking op het in 1898 gedragen groot uniform.
- <sup>3</sup> Het door de andere korpsen gedragen groot uniform en de daarbij behorende uitrustingsstukken zijn buiten beschouwing gelaten
- <sup>4</sup> Deze sluiting wordt ook wel de mannelijke sluiting genoemd.
- <sup>5</sup> Men dient te bedenken dat bij lang niet alle kleermakers de voorschriften voorhanden waren en zeker niet in het voormalig Nederlandsch Indie. Variaties komen dan ook veelvuldig voor.
- <sup>6</sup> Deze volgorde is tot 1915 gebezigd.
- <sup>7</sup> Deze rang kent een zekere mystiek. Feit is echter dat hoewel Koning Willem III in naam opperbevelhebber der land en zeemacht was hij geen effectieve rang heeft gehad bij de marine wel een ceremoniële rang echter niet hoger dan de rang van Vice Admiraal.
- <sup>8</sup> Ten tijde van de inhuldiging was er geen Luitenant Admiraal meer in functie en was er geen luitenant Admiraal in leven.
- <sup>9</sup> De zogenaamde etat-majoor band
- <sup>10</sup> In de wandelgangen ook wel sabel LTZ sabel genoemd. Een ietwat vreemde benaming daar deze sabel door alle rangen (behoudens het verschil in sabelkwast) werd gedragen.
- <sup>11</sup> In Nederlandsch Indie komen grepen van roggehuide voor.
- <sup>12</sup> Het betreft hier het door zowel de marine als de mariniers gedragen Bournoes.

## literatuur

Het admiralenboek door Luc Feckhout

Naamboek Marine 1898 en 1899.

Blanke wapens door J.P Puype.

Voor u gelezen door mr. E.A.K.G. Ruys

## DE LEOPARD 1

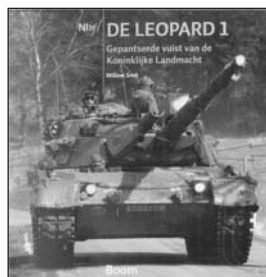
### Gepantserde vuist van de Koninklijke Landmacht

Door Willem Smit

uitgever: Boom, Amsterdam

118 blz., paperback in kleur met DVD, 21 x 22,5 cm,

prijs € 19,50 ; ISBN 978 90 8506 4275



De auteur, verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie en zelf de dienstplicht vervuld hebbend als bemanningslid van een Leopard 1, heeft in de populairwetenschappelijke serie van het NIMH een goed, informatief overzicht geschreven over de Leopard 1, in dienst van de Koninklijke Landmacht. In zeven hoofdstukken komen vervolgens aan de orde: de ontwikkeling van de tank door Duitsland, de beproeving door de KL in competitie met de Chieftain, het gebied waarin de tank zou worden ingezet en de reactietijd van het 1<sup>e</sup> Legerkorps, het vuren met het kanon en de munitie, de organisatie en het onderhoud, de modificatie tot Leopard 1-verbeterd en tenslotte de uitfasering. Bij de beproeving wordt kort ingegaan op de mislukte ontwikkeling van de MBT 70. Verder wordt uitgebreid ingegaan op het beproevingsrapport. Het is jammer dat aan de afgeleide typen: de bergingstank, de genietank en de bruggenlegger, weinig aandacht wordt besteed. Verder blijft de verbindingssystemen waarmee de Leopard 1 was uitgerust, onbesproken. Een verrassend nieuw gegeven is het voornemen aan het einde van de jaren tachtig om de tank voor de tweede keer te modificeren, dit keer naar de Duitse standaard Leopard 1A5. Er blijken twee tanks als proef daadwerkelijk te zijn gemodificeerd. Een van de weinige foto's van deze twee is in het boek opgenomen. Het boek is rijk geïllustreerd met foto's, kaarten en schema's. De foto's geven een goed beeld van tank bij de KL door de jaren heen. Het schema van de eenheden die de Leopard 1 hebben gebruikt, bevat helaas enkele onnauwkeurigheden. Dat is ook op enkele andere plaatsen het geval, zoals het aantal Centurions dat de KL heeft gehad: geen 618, maar 592 Mk III (later gemodificeerd tot Mk 5), 66 bergingstanks en 70 Mk 7. Ook zou van de geplande raccorderementen voor het vervoer per trein naar het operatiegebied alleen dat bij 't Harde gereed zijn gekomen maar in ieder geval ook het raccorderement bij de Vlasakkers in Amersfoort is aangelegd.

Het boek is verrijkt door een bijgevoegde DVD met unieke beelden. De DVD bevat een documentaire over de geschiedenis en de ontwikkeling van de Leopard 1, met onder meer beelden uit de Tweede Wereldoorlog, van het Russische leger in de Koude Oorlog en van de ontwikkeling en de beproeving van de tank. Daarnaast bevat de DVD onder meer een film over de beproeving van de Chieftain en de Leopard 1 door de KL en een voor Nederlands gebruik bewerkte Amerikaanse instructiefilm over de inzet van tanks.

Dit is het eerste boek van het NIMH dat specifiek is gewijd aan 'hardware' van de KL. Deze eersteling verdient navolging, ook al om de foto- en filmcollectie van het NIMH op het gebied van voertuigen meer te benutten.

## DIPLOMATIEKE EN CONSULAIRE BELANGENBEHARTIGING DOOR NEDERLAND TIJDENS DE EERSTE WERELDOORLOG

Ingekorte versie, China, Turkije, Bulgarije, Griekenland, Roemenië en andere landen zijn weggelaten

Op 5 januari 1918 gaf keizer Wilhelm II een lunch voor de gezanten van Nederland, Zweden, Zwitserland en Spanje uit dankbaarheid voor de regeringen van deze neutrale landen. Want zij behartigden de Duitse belangen in landen waarmee Duitsland toen in oorlog was. Nederland trad voor Duitsland op in China, Marokko, Tanger, Brazilië, Griekenland en Indochina. Zweden deed het in Rusland en Egypte, Spanje in Cuba en Portugal, Zwitserland in de VS, het VK, Frankrijk, Italië, Roemenië en Tunis. De gastheer was continu aan het woord en dankte zijn gasten voor het goede dat hun landen voor Duitsland deden. Natuurlijk werd er geen woord gezegd over het werk dat dezelfde gezanten in Duitsland deden voor de belangen van Duitslands vijanden, onze gezant nam in Duitsland toen onder meer de Britse belangen waar.

Toen in april 1917 de Verenigde Staten gingen deelnemen aan de oorlog heeft de Nederlandse diplomatie er een zware taak bij gekregen. Terwijl tot dan toe Amerika belast was geweest met de behartiging van de belangen van de Entente landen in Duitsland, Oosterrijk-Hongarije en Turkije heeft Nederland zich bereid verklaard om vanaf dat moment veel van dit werk door onze gezantschappen oftewel legaties - Nederland had toen nog geen ambassades - en consulaten te laten overnemen.

In vreedstijd is het niet ongebruikelijk dat een land aan een bevriende regering verzoekt om zijn belangen in een ander land te behartigen, bijvoorbeeld omdat het aanvragende land daar geen eigen diplomatieke post onderhoudt of wanneer er wel een eigen post is maar tijdelijk geen titularis. Zo behartigt

sinds 1867 Nederland de belangen van Luxemburg in de landen waar Luxemburg geen eigen post heeft. En vanaf eind 1949 nam Nederland de belangen van Indonesië waar in landen waar het nog geen eigen vertegenwoordiging had.

In oorlogstijd is dit alles anders. Dan roepen oorlogvoerende landen de bemiddeling in van een neutrale mogendheid om hun belangen in het land van de vijand te behartigen en te beschermen. De vertegenwoordiger van de beschermende mogendheid zorgt in de eerste plaats voor de verlaten residenties en kansalarijgebouwen. Door tussenkomst van een neutrale staat kunnen de oorlogvoerenden met elkaar contact onderhouden. Zo las ik in juni 1940 in de krant dat Duitsland via de Zwitserse regering Groot Brittannië liet weten hoe hun parachutisten eruit zagen. Het komt wel eens voor dat wel de diplomatieke maar niet de consulaire betrekkingen zijn verbroken.

De belangenbehartiging betreft niet alleen diplomatieke zaken maar ook consulaire zorg, zoals uitbetaling van pensioenen en ondersteuning van de onderdanen van de ene belligerent in het land van de tegenstander, Het betreft ook zorg voor krijgsgevangenen en burgergeïnterneerden. Dit werk houdt niet meteen op na het sluiten van een wapenstilstand of een vrede. Zolang de betrekkingen nog niet zijn genormaliseerd blijft de belangenbehartiger in functie. Soms komen er daarna nog nieuwe landen bij.

De belangenbehartiging moet officieel worden gevraagd aan het neutrale land en de staat waarin het werk moet worden gedaan moet daartoe uitdrukkelijk toestemming geven. Het mag dus niet zo zijn dat een neutrale

gezant met zijn collega, die de post verlaat in verband met de ingetreden oorlogstoestand, op persoonlijke basis belooft om voor zijn zaakjes te zorgen. De bescherming strekt zich meestal, ook al is dat niet met zoveel woorden afgesproken, ook uit tot de door het ontvangende land bezette en te bezetten gebieden. Zo deed Nederland de Britse belangen niet alleen in Duitsland maar ook in het bezette België. De neutrale ambtenaren, die de beschermende taak vervullen, treden op geen enkele wijze in dienst van de beschermde staat. De aanwezigheid van een beschermend gezantschap ontlast de ontvangende staat beslist niet van zijn verantwoordelijkheid voor de daar verblijvende staatsburgers van het beschermde land. De beschermende ambtenaar zal nooit iets doen dat in strijd is met de belangen van zijn eigen land. In geen geval mag worden bemiddeld in de vorm van het doorsturen van privé post per diplomatieke koerier. Deze wordt niet gecontroleerd door de censuur van het ontvangende land en mag niet worden gebruikt voor spionage. Nu bezat ons land in die tijd geen eigen koeriersdienst. Waar mogelijk werden zendingen meegegeven aan vertrouwde reizigers, liefst Nederlanders, aan wie een koerierspas werd verstrekt waarin aan alle autoriteiten werd verzocht de zending ongemoeid door te laten. Voor het overige moest gebruik worden gemaakt van bestaande post en telegraafverbindingen, de laatste zo nodig gecodeerd.

Vaak mag bij verbreking der betrekkingen een ondergeschikt ambtenaar van de vertrekkende missie achterblijven. Die treedt dan min of meer in dienst van de beschermende mogendheid maar zijn kanselarij en archieven zijn dan vaak wel verzegeld. De overdracht van de belangen verloopt meestal rustig maar in 1914 heeft in Petrograd het volk het nodig gevonden om de Duitse en Oostenrijks-Hongaarse ambassades in brand te steken zonder dat de politie optrad. De waarneming is niet gratis. Niet alleen pensioenen en andere uitkeringen zijn voor rekening van het bescher-

mdel land. Ook kosten zoals die voor extra personeel, dienstreizen en andere verrichtingen moeten worden betaald. De beschermende staat hoeft geen voorschotten te geven. Wanneer een land de diplomatieke bescherming op zich neemt dan betekent dat meestal ook dat de onder een gezantschap ressorterende consulaten waar nodig beschermend optreden. Hier kunnen problemen ontstaan met honoraire consuls die niet Nederlander zijn maar staatsburger van een land dat met de beschermde natie in oorlog is. Die mensen zullen dus niet kunnen worden ingeschakeld. En ook als de honoraire consul zelf een Nederlander is dan moet hem wel eerst worden gevraagd of hij de belangen van een oorlogvoerend land wil gaan beschermen want het zou hem zakelijk kunnen schaden als men in zijn standplaats aanstoot neemt aan het feit dat hij voor de vijand werkt.

Op 30 oktober 1917 verklaarde onze minister van Buitenlandse Zaken Loudon in de tweede kamer in dit verband: zo dikwijls als de aanvaarding van bescherming zonder schade voor de Nederlandse belangen kan geschieden wordt het beschouwd als een plicht van menslievendheid en evenzeer als een plicht van hulpbetoon jegens landen met welke ons land op vriendschappelijke voet verkeert, aan zulke verzoeken gevolg te geven. Op dat moment oefende Nederland een beschermende taak uit in de hoofdsteden Sofia, Berlijn, Brussel, Constantinopel, Athene, Bangkok, Le Havre, Peking, Rio de Janeiro, Cairo, Tanger, Hong Kong, Pretoria, Singapore, Wenen en nog enkele consulaire posten. Zoals eerder vermeld hebben ook de neutrale landen Zwitserland, Spanje en Zweden zulk werk verricht. Men kan wel stellen dat ons land hoopte dat Duitsland onze neutraliteit niet zo snel zou schenden als wij met zorg voor hun belangen zouden optreden.

In het Nederlandse parlement was ergernis uitgesproken over de geringe mededeelzaamheid van Buitenlandse Zaken. De reeds verschenen Witboeken werden niet-inhoudelijk

genoemd, op vele gestelde vragen was niet of slechts ten dele geantwoord en als het ministerie een communiqué uitgaf dan moesten kamerleden dit uit de pers vernemen. In 1918 verscheen er een Oranjeboek met zeven pagina's informatie over de belangenbehartiging. Een Nederlands historicus is niet onder de indruk van dit soort publicaties. Oppervlakkig gezien zou het verwondering kunnen baren dat de Nederlandse regering tijdens de eerste wereldoorlog zo kwistig is geweest met de publicatie van Oranjeboeken en Witboeken, zozeer in strijd immers met de hier heersende traditie. Dit is intussen niet meer dan schijn. Deze boeken bevatten slechts sobere parafrasen van incidenten, welke reeds uit de dagbladen bekend waren en werpen - niettegenstaande de vele daarin opgenomen nota's - slechts weinig of geen licht op de daaraan ten gronde liggende gebeurtenissen. Het zijn in wezen slechts volkenrechtelijke vertogen, welke aan het Nederlandse rechtsstandpunt bekendheid moeten geven. Gelukkig bevatten de archieven van posten en ministerie meer gegevens maar zeker niet alles.

### **Veel extra werk**

Voordat Amerika in april 1917 aan de oorlog ging deelnemen had Nederland al onder meer de Duitse belangen in Griekenland en China op zich genomen. Vanaf april 1917 werd het echt druk en moest Nederland voor negen landen gaan optreden, Het extra werk vorderde meer mankracht. We konden niet volstaan met de hulp van de enkele achtergebleven medewerkers van het beschermde land. Onze regering moest dus personeel aannemen voor dit werk en dat waren soms gepensioneerde ambtenaren of ambteloze burgers. Een Koninklijk Besluit van juli 1917 benoemde een Nederlander tot medewerker van de Britse afdeling van onze legatie in Berlijn voor f 40 per etmaal en een ander voor dit werk in Constantinopel voor f 60 per etmaal. Op het ministerie in den Haag werd een speciale afdeling Bescherming opgericht. Voorzover mij be-

kend heeft de waarneming ons land nooit in conflict gebracht met de regeringen waar en waarvoor werd opgetreden. Maar in het contact met particulieren bleek hoe beperkt onze mogelijkheden waren. Dat was voor veel van onze mensen een ondankbare taak.

### **Duitsland**

Toen de Amerikanen in 1917 Duitsland en België verlieten bestonden daar al goed lopende organisaties voor uitkeringen en documenten voor de daar aanwezige Britse onderdanen. Het geld ging naar geïnterneerde civiele personen in kampen en hospitalen, vrouwen van Britse afkomst en kinderen van geïnterneerden. Als repatriëring mogelijk was werd dit door onze diensten geregeld. Kampen met Britse krijgsgevangenen werden regelmatig bezocht door Nederlandse medewerkers en artsen. "De Britse afdeling opereerde in feite los van ons gezantschap en werd geleid door een gezant die Boekarest had verlaten nadat de Duitsers dat deel van Roemenië hadden bezet. Nederlandse artsen bezochten de kampen van Britse krijgsgevangenen. De Nederlandse zenuwarts Keuchenius, die zich voor dit werk beschikbaar had gesteld, bleek voor de Duitse legerleiding persona non grata.; in een brochure publiceerde hij over zijn vergeefse reis naar Berlijn en het gebrek aan medewerking van de Nederlandse autoriteiten Achteraf bleek dat Keuchenius eens een brief had geschreven voor een dame die zelf niet meer kon schrijven. Hierin stonden anti-Duitse opmerkingen. Deze brief was naar Parijs verzonden met de veerboot naar Engeland, welk schip door de Duitse marine voor onderzoek was meegenomen naar Zeebrugge. Bij deze gelegenheid werd de brief van Keuchenius onderschept wat hem op de zwarte lijst deed terechtkomen. Veel onderzoek werd gedaan naar als vermist opgegeven militairen. Er was ook veel werk in verband met verbeurd verklaarde Britse eigendommen. Pas in januari 1921 kwam er weer een Britse ambassade in Berlijn, die dit werk kon overnemen. In mei 1917 vroeg de Amerikaanse gezant in

den Haag of onze consul in het door Duitsland bezette Warschau buiten de Duitse autoriteiten om geld kon doorsturen voor joden in Polen. Dit kon niet maar de plaatselijke Hilfsverein kon het wel doen nadat de Duitse centrale bank hiertoe Dollars in Marken had omgezet.

In juli 1917 kreeg het gezantschap in Berlijn er een Griekse afdeling bij toen dat land de betrekkingen met Duitsland had verbroken. Het was lastig om de Griekse studenten, die hun studie in Duitsland mochten afmaken, uit de beperkte Griekse fondsen te ondersteunen. Turkije meende dat een deel van de Griekse gemeenschap in Duitsland uit Turken bestond en het wenste hen voor militaire dienst op te roepen. Onze legatie wist te voorkomen dat dit gebeurde.

## België

Vreemd genoeg zijn in 1914 in het bezette België de gezantschappen van de neutrale landen blijven bestaan met behoud van diplomatieke voorrechten. In april 1917 kreeg onze post daar de bescherming van de Britse belangen te verzorgen. Deze deed betalingen aan ongeveer 2000 Britse onderdanen uit het Britisch Relief Fund. Dankzij Nederlandse interventie werd een ter dood veroordeelde Britse spion niet geëxecuteerd. Nederland heeft ook op Duits verzoek de belangen van dat land behartigd bij de in Le Havre gevestigde Belgische regering. Dit had voornamelijk te maken met internationaal overleg over uitwisseling en repatriëring van krijgsgevangenen.



*Gerard Casius*

## EEN DUITSE “RAIDER” BIJ DE ANTILLEN .... EN EEN VLEGVELD OP ST.EUSTATIUS ?

De Duitse marine heeft in de Tweede Wereldoorlog met veel succes gebruik gemaakt van zogenaamde “raiders”, officieel genaamd “Handelsstörkreuzer” (HSK). Het bewapenen met zware kanonnen van grote vrachtschepen als “Hulpkruisers” of “Hilfskreuzer” was een vaak toegepaste methode om scheepskonvoeien enige bescherming te bieden, maar in het geval van de Duitse raiders was de kanonbewapening aangevuld met torpedo’s en netjes gecamoufleerd als deklading of achter verhoogde railing-schotten. Deze schepen opereerden in vaak wisselende vermomming als neutrale vrachtschepen, dus onder valse - bijvoorbeeld Zweedse of Spaanse - vlag. De bedoeling was om geallieerde vrachtschepen te overvallen en buit te maken of

tot zinken te brengen.

Tien van zulke “raiders” hebben de Duitsers ingezet in de periode 1940-1943 en ze hebben spectaculaire successen behaald. Niet minder dan 30 vrachtschepen werden buitgemaakt en 108 tot zinken gebracht. Uiteraard was de Atlantische Oceaan het voornaamste jachtgebied van de Duitse HSK’s, maar ze opereerden ook veel verder weg, zoals bijvoorbeeld de “Michel”, de “Thor” en de “Kormoran” die tot in de Indische Oceaan op jacht gingen. Deze laatste zag zelfs kans om op 19 november 1941 de Australische kruiser HMAS Sydney bij de Australische westkust tot zinken te brengen. De “Thor” bereikte door de Noordelijke IJszee langs Siberië de Stille Oceaan en jaagde tot bij de

Galapagos eilanden aan de westkust van Zuid Amerika.

### De “Widder”

Ook in de omgeving van de Bovenwindse eilanden heeft een Duitse raider gejaagd. Dit was de “Widder”, ook bekend als HSK-3 (Hilfsstörkreuzer 3) of als “Schiff 21”, een in 1929 gebouwd vrachtschip van de HAPAG rederij, dat in een eerder leven de zeeën bevoer als de “Neumark”, vóór het in 1939 werd omgebouwd tot hulpkruiser. De “Widder” kreeg zes 15 cm-L45 kanonnen op het dek geplaatst en voorts nog een 6 cm kanon, twee 37 mm en vier 20 mm luchtafweerkanonnen en een torpedo-lanceerinstallatie. Het 15 cm geschut werd verdekt opgesteld, bijvoorbeeld tussen twee ankerlieren in, achter het boegschild en in “dekhuisjes” waarvan de wanden neerklapbaar waren, zodat het schip ogenschijnlijk een vreedzame vrachtaarder leek. Er was ook in voorzien dat de Duitse raiders watervliegtuigen mee aan boord namen. Ook de “Widder” nam op de voorjaarsreis 1940 ook twee vliegtuigen mee. Alhoewel er enige verwarring bestaat over het type, waren het waarschijnlijk Heinkel He-114 drijvervliegtuigen. Een der toestellen lag gedemonteerd in het vrachtruim opgeslagen, de andere was vliegklaar en kon met een laadboom in het water gezet worden om te starten.

### Bij de Bovenwindse Eilanden.

Na enkele proefvaarten, waarbij schade aan de stoomturbines werd geconstateerd en reparatie nodig was - die turbines hebben overigens de hele reis problemen gegeven - werd de “Widder” klaargemaakt voor operaties op de Atlantische Oceaan. Onder commando van Korvettenkapitän (KLTZ) von Ruckteschell vertrok het schip op 5 mei 1940 uit de haven van Kiel naar Bergen (Noorwegen) om daar te worden overgeschilderd in vermomming als het neutrale Zweedse vrachtschip “Narvik”. Ook het boordvliegtuig werd overgeschilderd met kentekenen van een Frans marinevliegtuig, dit omdat het operatiegebied dicht bij de Franse Antillen lag waar in-

derdaad Franse watervliegtuigen waren gestationeerd, zodat het toestel in die buurt niet al te zeer zou opvallen. Op 12 mei ving de reis aan, om de noord langs Groenland, om het aangegeven operatiegebied tussen de Antillen en West Afrika te bereiken. Hierbij moest de commandant voorzichtig zijn dat hij buiten de door de nog steeds neutrale Verenigde Staten van Amerika ingestelde “American Neutrality Zone” bleef, alhoewel hij zich daar niet steeds aan hield, zoals we later zullen zien. Op 6 juni werd van het voorraadschip Königsberg brandstof overgenomen en kon de jacht beginnen.

Op 13 juni 1940 kwam het eerste slachtoffer in zicht op positie 20N-47W, ofwel circa 600 mijl NNO van St.Maarten. Het was de Britse tanker “British Petrol” die met kanonvuur en een torpedo tot zinken werd gebracht. Daarna volgde een periode van bijna twee weken dat de “Widder” geen prooi tegenkwam. Een voorname reden hiervoor was dat het Heinkel 114 verkenings-watervliegtuig met panne kampte en ondanks reparatiepogingen verder dienst weigerde. Pas op 26 juni kwam de Noorse tanker “Krossfonn” in zicht die zich overgaf, werd buitgemaakt en met een prijsbemanning naar bezet Frankrijk werd gestuurd. Pogingen om de Heinkel te repareren werden opgegeven en Von Ruckteschell liet het vliegtuig, de 200 meegevoerde vliegtuigbommen en de vliegbenzine overboord gooien. Vervolgens kwam het Britse s.s. “Davisian” (6433 ton) aan de beurt dat op 10 juli werd aangevallen op 18.09N-54.40W, dus zo'n 540 mijl Oost van St.Maarten. De “Widder” zou nog dichterbij de Antillen komen, want drie dagen later werd op 24.40N-59.26W (270 mijl NO van St.Maarten) het Britse vrachtschip “King John” (5228 ton) door de raider tot zinken gebracht. De aanvallen op de laatste twee schepen vonden een flink eind binnen de Amerikaanse Neutraliteitszone plaats. Deze zone was afgekondigd door de Amerikanen teneinde te bereiken dat relatief dichtbij de - in 1940-41 officieel nog neutrale - Noord- en Zuid-Amerikaanse kusten geen oorlogshandelingen zouden plaatsvinden. Een

geheel eenzijdige declaratie, die echter door de Duitsers in acht werd genomen teneinde geen moeilijkheden met de VS uit te lokken.

De aanval op de *Davisian* zou voor *Widder*-commandant van Ruckteschell na de oorlog nog een zeer vervelend gevolg hebben. De regels van oorlogsvoering schreven voor dat een vrachtaarder met waarschuwings-schoten tot stoppen moest worden gedwongen om de bemanning een kans te geven met reddingsboten het schip te verlaten voor het met gericht vuur tot zinken werd gebracht. Hierbij was wel een voorwaarde dat er geen verzet werd geboden en daarin zat nu de moeilijkheid. "Verzet" werd geïnterpreteerd als o.a. het bakken van de eigen bewapening, maar ook als het zenden van een radiobericht waarmee bijvoorbeeld vliegtuigsteun kon worden ingeroepen.

#### **Gevangen zeelui per sloep weggestuurd**

Von Ruckteschell, door collega's omschreven als een nogal onevenwichtig, wispelturig man met een heel korte lont, nam het niet nauw met de regels. Hij ging ervan uit dat een aangevallen schip altijd een noodsein zou uitzenden, waarmee ook de "Widder's" eigen positie bekend kon raken, en hij liet dan ook vrijwel altijd direct gericht vuur afgeven op zijn slachtoffer. In het geval van de *Davisian* had haar gezagvoerder geen enkele indicatie dat de naderende "Widder" iets anders was dan een vreedzaam vrachtschip, totdat plotseling de afdekkingsluiken werden neergelaten en de kanonnen vuurden. De eerste schoten rukten de antennes van de *Davidian* weg en een radiobericht werd dus geheel onmogelijk. Von Ruckteschell liet het vuren staken en de bemanning van de *Davidian* ging in de reddingsboten. Terwijl dit plaats vond opende de "Widder" plotseling het vuur weer, naar Von Ruckteschell na de oorlog zou verklaren omdat men waarnam dat bemanningsleden van de *Davidian* naar het eigen kanon op het achterdek renden. De Britse bemanning verklaarde dat een signaal was afgegeven dat de *Davidian* zich overgaf, maar dat de "Widder" acht minuten daarna opnieuw begon te vuren.

Er vielen twee doden en zes gewonden en de "Widder's" commandant zou hiervoor na de oorlog wegens oorlogsmisdaden worden aangeklaagd en tot zeven jaar gevangenisstraf veroordeeld.

De "Widder" pikte 50 bemanningsleden van de *Davidian* op en bracht het vrachtschip daarna met een torpedo tot zinken. Tijdens de drie dagen later volgende aanval op de "King John" ging het niet veel anders. Ook dit schip werd ogenblikkelijk met zwaar geschutsvuur aangevallen teneinde het zenden van een radiobericht te verhinderen. Het slachtoffer stuurde echter toch een bericht uit waarop de "Widder" het vuren hervatte. Het resultaat was weer drie doden onder de bemanning, plus een aantal zwaargewonden en de "Widder" nam maar liefst 59 nieuwe gevangenen aan boord, Spanjaarden, Joegoslaven, Portugezen en Maltezers, "smerig, luizig volk" zoals Von Ruckteschell ze omschreef. De "King John" had behalve de eigen bemanning ook 21 schipbreukelingen aan boord, gered van de op 2 juli door de Duitse onderzeeboot U-29 tot zinken gebrachte Panamese vrachtaarder *Santa Margarita*, die dus binnen twee weken twee maal hun schip moesten verlaten.

Aangezien de voedselvoorraad aan boord van de "Widder" zorgelijk was geworden, werd besloten om drie reddingsboten met alle gevangenen, nu 100 in getal, inclusief de zeven gewonden, uit te zetten met de mededeling dat ze ongeveer 240 mijl van het dichtsbijzijnde land waren, n.l. het eiland Anguilla. Slechts de gezagvoerder en de hoofdwerktuigkundige van de "King John" bleven gevangen achter op de "Widder". Wellicht had dit te maken met irritatie over het antwoord dat de gezagvoerder had gegeven toen Von Ruckteschell opmerkte dat het lang duurde voor de "King John" onder de golven verdween: "Naturally, made in Britain!". Inmiddels weer anders geschilderd, ditmaal als het Spaanse vrachtschip "El Neptuno", zette de "Widder" zijn tocht voort, nu in noordelijke richting naar een rendez-vous op 28 juli met de Duitse tanker "Rekum" die met een lading stookolie uit de

(Spaanse) Canarische eilanden was vertrokken om de “Widder” te bevoorraden. Interessante bijkomstigheid: deze brandstof was vrijwel zeker afkomstig van de Lago-Esso raffinaderij op Aruba, legaal naar de Spaanse eilanden gebracht door neutrale Spaanse tankers. De Widder zou op haar rooftocht nog zes schepen tot zinken brengen, waaronder het Nederlandse s.s. Oostplein, en met een totaal score van tien in oktober 1940 veilig in Duitsland terugkeren.

### **Groot alarm, de Sumatra gaat zoeken.**

Onverwacht snel, al op 18 juli 1940 landden twee sloepen met 41 zeelieden van de “Davisian” en “King John” op het iets ten noorden van St.Maarten gelegen Britse eiland Anguilla. Hun aankomst was de eerste indicatie die de Britten hadden over de aanwezigheid van een Duitse raider. Schipbreukelingen werden ook gemeld door de Franse kruiser “Jeanne d’Arc” als zijnde gearriveerd op het Franse eiland St. Barthelémy op 17 juli, wellicht betrof het hier de derde sloep. Het bericht over de “Widder” sloeg in als een bom. Onmiddellijk werd het varen met individuele schepen verboden en twee Britse kruisers, de “Dorsetshire” en “Cumberland”, werden met spoed naar het operatiegebied van de “Widder” gestuurd, evenals schepen van het “South America smaldeel” van de Britse marine. En dat was niet alles. De Nederlandse kruiser Hr.Ms. “Sumatra” werd ook ingezet om de “Widder” op te sporen.

De beschikbaarheid van de “Sumatra” bij de Antillen was min of meer toevallig. De in 1926 gereed gekomen en eigenlijk al verouderde lichte kruiser was tijdens de Mei-oorlog 1940 naar Engeland overgestoken. Op 2 juni vertrok het oorlogsschip, tesamen met de eveneens ontsnapte en nog niet geheel afgebouwde Hr.Ms. “Jacob van Heemskerck”, op een geheime missie om kroonprinses Juliana met haar twee dochters Beatrix en Irene naar Halifax in Canada te brengen. Op 11 juni kwam de “Sumatra” in Canada aan, om twee dagen later weer te vertrekken als escorte voor het troepentransportschip “Lady Drake” met bestemming Bermuda

en Jamaica. Op beide plaatsen werden Canadese troepen afgezet. Op 21 juni vertrokken de “Sumatra” en “Lady Drake” naar Curaçao met een in Kingston, Jamaica, aan boord genomen 280 man sterk contingent van de King’s Own Shropshire Infantry dat de defensie van de olieraffinaderij op Curaçao kwam versterken.

Na enige tijd in Curaçao te hebben verbleven voor onderhoudswerk - o.a. moesten de degausingskabels worden vervangen - voer de “Sumatra” op 10 juli uit om een verkenningstocht te maken langs de kust van Colombia en Venezuela aangezien er berichten waren dat aldaar liggende Duitse “vluchtschepen” - vrachtvaarders die daar in neutrale havens toevlucht hadden gezocht - een poging zouden doen om weg te komen naar Duitsland. Er werd niets gevonden en 15 juli liep de “Sumatra” weer binnen in Kingston.

Op 18 juli kwam het bericht over de acties van de “Widder” binnen en met spoed werd de Nederlandse kruiser naar het zeegebied ten Noorden van de Bovenwindse eilanden gestuurd. Onmiddellijk na vertrek uit Kingston werden schietoefeningen gehouden, de kanonnen met scherpe munitie geladen gereed gehouden en moest de bemanning in hoogste paraatheid aan dek verblijven en slapen. De “Sumatra” kreeg opdracht om te patrouilleren buiten de Mona Passage tussen Puerto Rico en Hispaniola (de Dominikaanse Republiek) om te voorkomen dat de “Widder” de Caraïbische zee zou binnenvaren. Dit zou voor de Duitser eigenlijk een minder voor de hand liggende keuze zijn, want eenmaal binnen de eilandenketen zou er weer weg komen véél moeilijker zijn. Vandaar dat het zoekgebied van de “Sumatra” zich verder naar het noordoosten ging uitstrekken, met als gevolg dat op 24 juli 1940 het schip weer de haven van Bermuda binnenliep. Er was niets gevonden, de “Widder” was spoorloos verdwenen. Op 26 juli aanvaardde de “Sumatra” de terugtocht naar Curaçao en vervolgens vertrok de kruiser op 7 augustus voor een lange reis rond Kaap de Goede Hoop naar Ned. Indië.

### Luchtverkenning en een vliegveld.

Het zoeken naar een enkel vrachtschip in een zeegebied dat zo rond 400 bij 600 zeemijlen groot was is zonder luchtverkenning vrijwel onbegonnen werk. Men realiseerde zich dat op Curaçao natuurlijk ook en het is in dit verband dat gedacht werd aan een mogelijkheid om het enige Nederlandse militaire vliegtuig op de Antillen, de tot bommenwerper omgebouwde oude Fokker "Oriol" van de KLM, in te kunnen zetten bij de Bovenwinden. Het probleem daarbij was dat er op de drie Nederlandse eilanden aldaar geen vliegveld was en overigens ook niet op de nu geallieerde Britse eilanden in de buurt. Wél op de Amerikaanse eilanden (Puerto Rico en de Virgin Islands), maar die waren nog neutraal gebied. Ongetwijfeld is dit de reden dat er op 11 september 1940 een bericht uitging van de Algemeen Militair Commandant op Curaçao, KTZ van den Donker, aan de Administrateur van Financiën om in overleg met de Gezaghebber op de Bovenwindse Eilanden "zo spoedig mogelijk in werkverschaffing een aanvang te maken" met de aanleg van een vliegveld op St. Eustatius.

Waarom St. Eustatius, dat in die tijd nog veel slechter voorzien was van enige hulpmiddelen en infrastructuur dan het toch ook al niet denderend voorziene grotere en belangrijker eiland St. Maarten? Twee factoren zullen hier een rol hebben gespeeld. Ten eerste was er op St. Eustatius een ongeveer 2 kilometer lange, relatief

vlakke strook grond te vinden die goed in de heersende windrichting ligt en een geheel vrije in- en uitvlieg-mogelijkheid biedt, namelijk de cultuurvlakte in het midden van het eiland bij Concordia. In die tijd was 1000 meter al een heel flinke lengte voor een landingsbaan, dus er was ruimte genoeg. Ook op St. Maarten was met enige goede wil bij Simpsonbay wel een vlakke strook grond beschikbaar van ruim 1000 meter, maar hier liep de grens met het Franse deel van het eiland dwars door het Simpsonbay-lagoen, vlak langs deze strook grond, waar later in 1943 het Julianavliegveld ook inderdaad is aangelegd. En het Franse gedeelte van het eiland was in juni 1940 natuurlijk onder het bewind van de Vichy-regering gekomen die als pro-Duits werd beschouwd. Niet dat men zich daar op St. Maarten veel van aantrok, de relaties bleven onverstoord vriendelijk, maar elke operatie van een vliegtuig vanaf een vliegveld bij Simpsonbay kon natuurlijk wel direct door een kwaadwillende aan de Franse kant naar Duitse schepen doorgeseind worden en dat was niet de bedoeling.

Hoe dan ook, de "Widder"-crisis ging voorbij en alhoewel men op St. Eustatius in oktober 1940 wel met de voorbereidingen voor de vliegveld-aanleg is begonnen, werd het plan niet doorgezet. Pas in 1946 is er op de gekozen lokatie een eerste vliegstripje aangelegd. Zo was een Duitse "raider" er bijna de oorzaak van geworden dat St. Eustatius al vele jaren eerder uit zijn slaperige isolement wakkergeschud zou worden.

### Bronnen:

Z. Freivogel, Deutsche Hilfskreuzer des Zweiten Weltkriegs, Motorbuch Verlag 2003

K.A. Muggenthaler - German Raiders of World War II, Pan Books 1980

Dr. J. Hartog - De Bovenwindse Eilanden, Deel IV in de Geschiedenis van de Ned. Antillen, De Wit Uitgeverij, 1964

Dr. Ph.M. Bosscher - de Kon. Marine in de Tweede Wereldoorlog, deel 3.

J. Anten e.a. - Hr.Ms. Kruisers 'Java' en 'Sumatra', Asia Maior 2001

Cony en Ledet - L'Arado 196 - in Avions No. 137 (aug 2004) en 146 (juli 2005)

Diverse websites over de Widder, o.a. [www.geocities.com](http://www.geocities.com), [www.ahoy.tk](http://www.ahoy.tk), [www.bismark-class.dk](http://www.bismark-class.dk)

Wil Zaagman jr.

Wij hebben als nieuw lid mogen verwelkomen (en hun interessegebieden zijn):  
dr. W.L.M. Adriaansen, Grote Spie 67, 4819 CN Breda tel. 076 - 542 53 21, e-mail  
w.adriaansen@planet.nl (a4, b11, b12);

R. Bol, W. Kromhoutpad 4, 1333 PJ Almere (a5, b1, b6, c10)

D.G.L.Daane Bolier, Hart Nibbrigkade 71, flat nr.57, 2597 XS 's-Gravenhage, e-mail  
ddaanebolier@casema.nl (a5, b3, b6, b8, b9, b10, b12, c1, c2, c3, c6 en c7);

J.H.A.D. de Jonge, Broekdijk 7, 5091 KH Oost-, West- en Middelbeers (algemeen);

D. Nauta, Abelenhof 129, 3355 PL Papendrecht, tel. 078 - 642 72 58 (a1, a2, a5, a6, b1,  
b4, b6, b7, b10, b11, b12, c4, c10);

W. de Wit, Herderstraat 24, 1502 NC Zaandam, tel. 075 - 616 89 12, e-mail  
walterdewit@planet.nl (a5, a6, b1, b3, c1, c2, c3).

Wijzigingen in (post-)adres:

P.C. Dalm, Merellaan 1321, 3145 GM Maassluis;

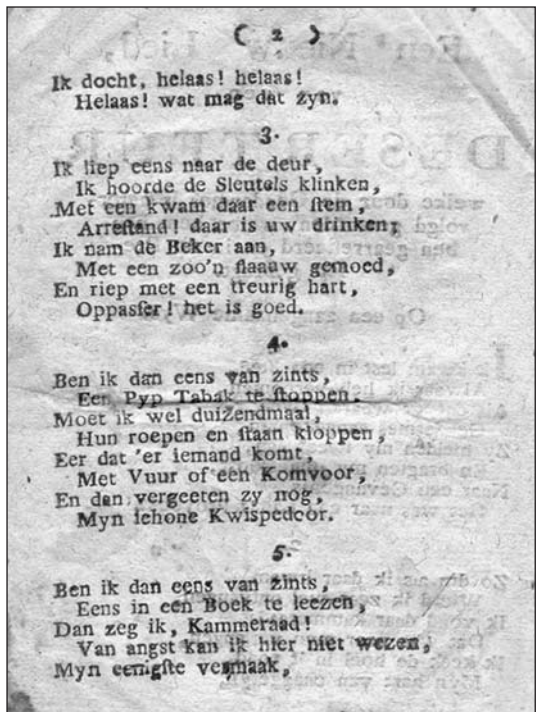
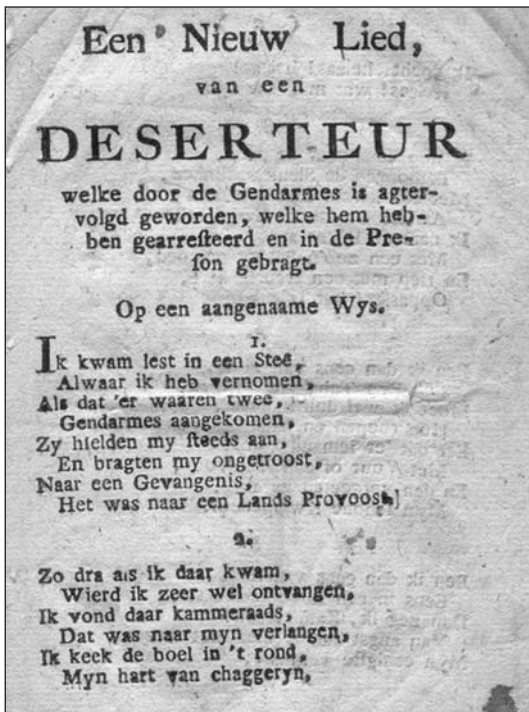
E.P.M. Heldens, Da Costalaan 13, 1215 BX Hilversum, tel. 035 - 628 54 76;

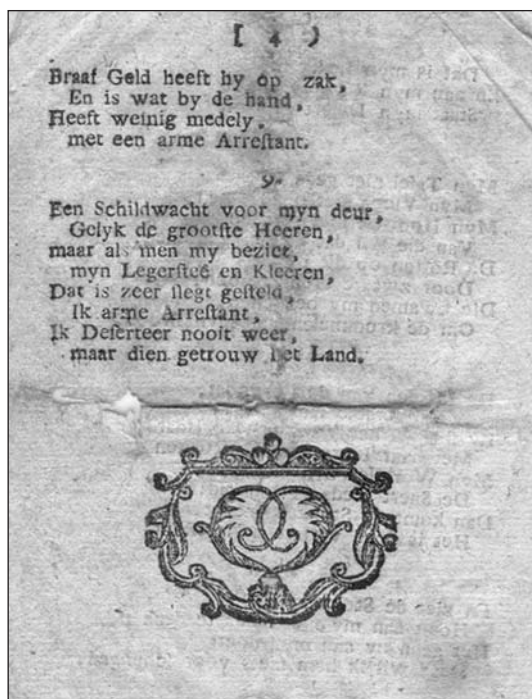
H.W. Neidig, Generaal Spoorlaan 62/104, 2285 CH Rijswijk;

J.L. Oorthuys, Tadamingel 9a, 7201 EK Zutphen;

J. van Zijverden, Murnserdyk 18, 8573 WP Mirns

Dr. S.J. de Groot





Het hierboven volksliedje ontstond in de Bataafs-Franse tijd (1795-1813). Het gaat over een berouwvolle weggelopen soldaat die gesnapt is door de gendarmes (militaire politie) en in zijn cel zit na te denken over zijn ondoordachte daad. Het geeft een aardig tijdsbeeld. Veel valt er niet meer over te vertellen. Het liedje heeft duidelijk deel uitgemaakt van een gezangenboekje en is compleet zoals nu werd aangetroffen in een antiquariaat.

Theo Postma

## AFSCHEIDSWOORD

Het liedje deed me denken aan mijn afscheid als redacteur, maar ik voel me geenszins een deserteur, omdat ik wordt afgelost door een capabele opvolger. Ik wens Louis Sloos evenveel voldoening en plezier in het redactie-werk als ik altijd heb gehad.

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

- a1 Klassieke oudheid, Middeleeuwen **dr. R.P. de Graaf**, Poortjesgoed 14, 3901 LC Veenendaal, 0318-527780, rdgraaf@che.nl
- a2 80-jarige Oorlog, de Republiek drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955  
JPCM.v.Hoof@mindef.nl
- a3 Napoleontica, Belgische Opstand drs. M. v.d. Hoeven, Raaphorst 121, 2352 KJ Leiderdorp, 071-5412501  
mithras@wxs.nl
- a4 Eerste Wereldoorlog J. Smit, Postbus 36, 3738 ZL Maartensdijk, Jan.Smit@atosorigin.com
- a5 Tweede Wereldoorlog E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade, 045-5242962  
e.h.brongers@tele2.nl
- a6 Krijgsverrichtingen in de voormalige overzeese gebiedsdelen (niet KNIL), info@marsethistoria.nl
- a7 Vredesoperaties B.E. Stuit, Postbus 191, 3500 AD Utrecht, 06-20896904, mondriaan@veteranen.nl  
info@marsethistoria.nl
- b1 Krijgsgeschiedenis te land **drs. J.P.C.M. van Hoof**, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955  
JPCM.v.Hoof@mindef.nl
- b2 Korpsgeschiedenis drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955  
JPCM.v.Hoof@mindef.nl
- b3 KNIL T. Broos, Boerhaavelaan 28, 2334 EP Leiden, 071-5170991, tbroos@hotmail.com
- b4 Vestingwerken drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955  
JPCM.v.Hoof@mindef.nl
- 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
- b7 Zeegeschiedenis dr. S.J. de Groot, Brederoodseweg 49, 2082 BS Santpoort-Zuid, 023-5370769  
grootares@hetnet.nl
- b8 Gouvernementsmarine info@marsethistoria.nl
- b9 Mariniers B.E. Stuit, Postbus 191, 3500 AD Utrecht, 06-20896904, mondriaan@veteranen.nl  
info@marsethistoria.nl
- b10 Schepen en vaartuigen info@marsethistoria.nl
- b11 Luchtvaartgeschiedenis dr. P.C. Boer, Hoogaars 15, 4617 GE Bergen op Zoom, 0164-230851, pc.boer.01@nlda.nl
- 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  
smits@wanadoo.nl  
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, Willem van Gelre-Gulikstraat 62, 6137 HB Sittard, 046-4588174  
robkuenen@hotmail.com
- c3 Onderscheidingen H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray, 0478-582992, hennymeijer@home.nl  
B.W. Wagenaar, Burgemeester Nieuwenhuisenstraat 43, 1906 CJ Limmen, 072-5053896
- c4 Tinnen figuren E.P.M. Heldens, Cameliastraat 6, 1214 GA Hilversum, 035-6213992
- c5 Gedenktekens drs. J.A. Bom, Storm van 's Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar, 070-5118624  
jabom@wxs.nl
- c6 Traditie, ceremonieel P. v.d. Burg, Park Sparrendaal 102, 3972 LC Driebergen, 0343-517588  
schilderhuis@hetnet.nl
- c7 Vlaggen, vaandels, standaarden **W.L. Plink**, Midachten 53, 8162 CK Epe, 0578-612138, wplink@planet.nl
- c8 Militaire muziek mr. R.A. Schimmel, Jan Muschlaan 242, 2597 VE 's Gravenhage, 070-3246568  
schimmel242@zonnet.nl
- c9 Militaire genealogie J.W.H. van Campen, Weidebloemenweg 73, 9302 AC Roden, 050-5018214  
joopvancampen@yahoo.com
- c10 (Vuur)wapens, geschut G.D. Klein Baltink, Vordense Binnenweg 49a, 7231 BB Warnsveld, 0575-529156  
gdkb@wxs.nl



**DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS  
ORGANISEERT DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:**

**7 september 2008**

**30 november 2008**

**4 januari 2009**

aanvang: 09.00 uur - einde beurs 13.00 uur

De vaste locatie voor de beurzen is:

“De nieuwe Sporthal”, Graaf Wichman 177, Huizen N.H.

S.M.V. donateurs en hun dames hebben gratis toegang;  
militairen in uniform en houders van een veteranenpas half geld;  
overige bezoekers € 3,- p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

**INLICHTINGEN**

Joop en Ria de Blij - Overdag: 015-2602199 - na 18.00 uur 015-2121858  
[www.stichtingsmv.nl](http://www.stichtingsmv.nl)

**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 11-18 uur  
Telefoon: 010-4140267, Telefoon privé: 0186-602338  
Website: [www.donderbus.com](http://www.donderbus.com)