Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 44 | 2010 | Nr. 2





Verantwoording omslagfoto's en -illustraties

Vooromslag
Wim Berssenbrugge, Een Canadese carrier arriveert op 8 mei 1945 bij het standbeeld van Willem II op het Buitenhof (Agfacolor, 24 x 36 mm stereodia paar, F-266).

Vooromslag binnenzijde
Replica van de Brewster B-339 jager van het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg, gespoten in de camouflagekleuren beschreven in dit artikel. De verdere beschildering is die van het toestel dat in de oorlogsdagen werd gevlogen door Sergeant-vlieger G.M. ("Tub") Bruggink (Ridder MWO 4e klasse).
Foto: Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg.

Achteromslag
Wim Berssenbrugge Wegtrekkende Duitsers in de Laan van Meerdervoort (Agfacolor, 24x 36 mm stereodia paar, F-270).

Achteromslag binnenzijde, linksboven
Wim Berssenbrugge (1918-2007), Enige dagen na het bombardement van Bezuidenhout staat Berssenbrugge nabij de hoek van de Wilhelminastraat en de Theresiastraat en kijkt in de richting van de OLV van Goede Raad kerk. In het midden is het souterrain nog te onderscheiden van Wilhelminastraat 44 waarin de wasserij 'Helvetica express' was gevestigd (Agfacolor 24 x 36 mm stereodia paar, F - 225).

Achteromslag binnenzijde, rechtsboven
Een Engelse militair wijst in Dover een krijgsgevangen Duitser die juist van de Texelstroom afkomt, waar hij zich moet opstellen. Op het schip is achter de rechterschouder van de Duitser nog juist één van de Nederlandse militairen van het bewakingsdetachement te zien.

Achteromslag binnenzijde, onder
'Uitzonderlijk vervoer' met de V2 van het Legermuseum in Delft, die vanuit een van de museumdepots in Grave naar Den Haag wordt gebracht.
Foto Legermuseum, Delft.

www.**marsethistoria**.nl

Kwartaalperiodiek van de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Hoofdredacteur
Drs. Louis Ph. Sloos

Redactiecommissie
Drs. Liesbeth Brama
Drs. Pauline Onderwater
Drs. Anselm van der Peet
Drs. Louis Ph. Sloos

Redactieadres:
Beukenlaan 5, 4731 CD Oudenbosch
T 0165 31 18 45
E louisphsloos@zonnet.nl

Mars et Historia verschijnt in de maanden
februari, mei, september, december.

N.B. Het tijdschrift biedt jaarlijks plaats aan maximaal circa zestien (recensie)artikelen, vier boekrecensies en literatuursignaleringen. De redactie werkt met een jaarplanning die op 1 september wordt vastgesteld. Gelieve daarom uw suggesties/artikelen al vóór de zomer in te leveren.
Kopij in de vorm van kleine berichten voor de respectieve nrs. van de lopende jaargang kan ingeleverd worden op uiterlijk 15 december (voorgaande jaar), 15 maart, 15 juli en 15 oktober.

Aanwijzingen voor het aanleveren van kopij kunt u vinden op de website van de vereniging.
De belangrijkste regels zijn:
- Omvang artikel: 2.000/3.000 woorden, enkele relevante noten toegestaan, bronnen/literatuurlijst.
- Omvang boekrecensieartikel: 2.000/3.000 woorden. Omvang boekbespreking: 800 woorden.
- In principe wordt uitsluitend kopij in elektronische vorm geaccepteerd, bij voorkeur aangeleverd per e-mail, eventuele grote beeldbestanden uitgezonderd.
- Het staat in principe iedereen, ook niet-leden, vrij om in Mars et Historia over aspecten van de Nederlandse militaire geschiedenis te publiceren. De redactie behoudt zich te allen tijde het recht voor bijdragen te redigeren of te weigeren.

Advertenties: 1/4 pagina per jaar (vaste tekst) € 115,-; invoegen drukwerk A4 per keer € 100,-.
Voor meer informatie kunt u zich wenden tot de penningmeester van de vereniging.

Typografie en druk: Pro Patria.com, grafisch bedrijf.

ISSN 0928-5156

Inhoud

Van de voorzitter 3
Drs. Rolf de Winter

Redactioneel 4
Drs. Louis Ph. Sloos

Vergeten veteranen.
De Vereniging Het Zilveren Kruis 1813-1815 5
Drs. Marco van der Hoeven

Trouw aan de officierseed,
toegewijd aan Rome.
De ARKO:
een rooms-katholieke officiersvereniging 9
Drs. Corstiaan Prince

De afvoer van Duitse krijgsgevangenen
naar Engeland in mei 1940 18
Luitenant-kolonel b.d. E.H. Brongers

De camouflage van de vliegtuigen
van de Militaire Luchtvaart KNIL
in de periode 1940-1942 24
Dr. Peter C. Boer

Tentoonstelling 36

Recensieartikelen 38

Literatuursignalering 42

Prijs los nr. € 7,50

Van de voorzitter

Op zaterdag 24 april jongstleden vond in de prachtige ambiance van het Legermuseum te Delft onze jaarlijkse Algemene Ledenvergadering plaats. Tijdens deze bijeenkomst namen drie terugtredende bestuursleden afscheid, te weten J.A.C. Bartels, drs. J.P.C.M. van Hoof en J.W.H. Sonnemans. Alle drie hebben zij zich in de voorbije periode op bijzondere wijze ingezet voor onze vereniging. Scheidend voorzitter Jacques Bartels heeft de afgelopen twee jaar gefungeerd als *'change agent'* en door het investeren van veel tijd en energie een cruciaal aandeel gehad in het uitzetten van de nieuwe koers van onze vereniging. Als meest tastbare vrucht van zijn periode als voorzitter noem ik de metamorfose die ons kwartaalblad *Mars et Historia* heeft ondergaan. Zowel van de leden als van de 'buitenwacht' ontvangen wij complimenten over het vernieuwde tijdschrift. Ook de aftredende bestuursleden Joep van Hoof en Hans Sonnemans hebben gedurende een respectabele reeks van jaren hun sporen in de vereniging verdiend. Namens het thans zittende bestuur bedank ik op deze plaats Jacques, Joep en Hans oprecht voor hun substantiële inzet ten faveure van onze vereniging.

Een woord van welkom richt ik graag tot het nieuwe bestuurslid dr. W.L.M. Adriaansen die - na een officieuze 'stageperiode' - op 24 april metterdaad is toegetreden tot de bestuursgelederen. Wij prijzen ons gelukkig dat wij de moeizame speurtocht naar een geschikte kandidaat voor het penningmeesterschap uiteindelijk met succes hebben voltooid. Wim van harte welkom in ons bestuur!

Na de Algemene Ledenvergadering volgde een serie van vier korte militair-historische lezingen, telkens ondersteund door een geoliede (power point) presentatie. De gevarieerdheid van de behandelde onderwerpen deed mijns inziens recht aan de verschillende interessegebieden die binnen onze vereniging leven. De opzet van een dergelijk gevarieerd programma met een reeks korte voordrachten over uiteenlopende militair-historische onderwerpen hebben wij voor het eerst in 2008 beproefd tijdens een bijeenkomst in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg. De combinatie van een museale omgeving en een prikkelend programma blijkt de leden aan te spreken. De mooie opkomst op 24 april - sommige leden hadden er vanaf hun thuisadres een zeer lange reis voor over! - vormt daarvan een bewijs. In de toekomst borduren wij voort op dit concept.

De *Mars*-route die het bestuur de afgelopen jaren insloeg, zetten wij, ook in de nieuwe bestuurssamenstelling, onverminderd voort. Dat betekent *in concreto* prioriteit voor ons fraaie kwartaalblad *Mars et Historia* met gevarieerde artikelen, schitterende illustraties, alerte boeksignaleringen en deskundige recensies. Ledenbehoud en -werving blijven eveneens speerpunten. Daarmee staat of valt immers elke vereniging. Ik roep ieder van u op nog eens goed na te denken over mogelijke ledenaanwas vanuit uw directe vrienden- of kennissenkring. De ervaring leert dat mond-op-mond-reclame in dit geval het beste werkt, beter nog dan advertenties of speciale op doelgroepen gerichte campagnes.

Na een aantal jaren als vice-voorzitter te hebben 'gediend', vonden mijn medebestuurders mij de aangewezen persoon het stokje de komende periode over te nemen. Het voorzitterschap van de vereniging beschouw ik niet alleen een eervolle, maar bovenal als een verantwoordelijke post. U kunt ervan uitgaan dat ik, met mijn medebestuursleden, mijn uiterste best zal doen de vereniging op koers te houden. Wij hebben een bijzondere en mooie vereniging die absoluut een plek onder de zon verdient. Als bestuur gaan wij gemotiveerd voort en rekenen daarbij op uw steun, enthousiasme en betrokkenheid.

Rolf de Winter,

Voorzitter.

Redactioneel

De afvoer van Duitse krijgsgevangen nadat Nederland had gecapituleerd, was een mooi staaltje werk. Speciaal voor deze mei editie is E.H. Brongers, een bekend auteur onder onze lezers, bereid gevonden een artikel hierover te schrijven.
Omdat we in Nederland dit jaar niet alleen stilstaan bij de gevallenen en de bevrijding, maar het tevens zeventig jaar geleden is dat ons land werd bezet, hebben we extra over 'de oorlog' uitgepakt. Voor het eerst in de Mars nieuwe stijl treft u een tentoonstellingsbespreking aan. Deze gaat in dit geval over een tentoonstelling met betrekking tot Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog. Bij dit stuk treft u enkele fraaie kleuren afbeeldingen uit de oorlog aan die we ook in kleur op en in het omslag hebben afgebeeld. Ook bij eerstgenoemd artikel treft u een bijzondere kleurenopname aan.
De afgelopen tijd komt steeds meer van dit soort materiaal tevoorschijn.
Foto's van recentere datum zijn die van het transport van de enige in Nederland bewaard gebleven V2, in bezit van het Legermuseum, die in het kader van de genoemde tentoonstelling vanuit Grave naar Den Haag is vervoerd, een zogenaamd 'uitzonderlijk transport' bij uitstek. Foto's van nu dus, maar ze sluiten aan bij dit verkapte themanummer.
In deze editie verder aandacht voor uiteenlopende interessante en zeer specialistische onderwerpen uit de negentiende en twintigste eeuw. Een bewerking van een gedegen doctoraalscriptie van drs. C. Prince en stukken van de ervaren auteurs dr. P.C. Boer en drs. M. van der Hoeven. Van de hand van P.C. Boer treft u een niet in het blad gepubliceerd artikel aan op de website van de vereniging.
Tot slot bevat dit nummer maar liefst twee boekrecensies, en uiteraard de inmiddels vertrouwde literatuursignaleringen.

Louis Ph. Sloos,

Hoofdredacteur.

Vergeten veteranen
De Vereniging Het Zilveren Kruis
1813-1815

Drs. Marco van der Hoeven

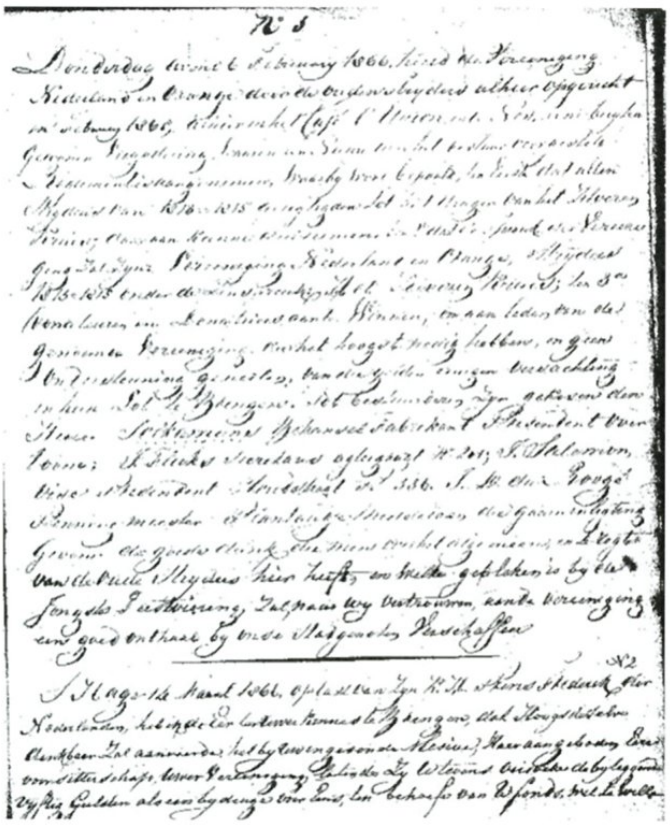
Veteranenbeleid door de overheid is iets van de laatste jaren. Dit wil echter niet zeggen dat er in het verleden geen aandacht was voor het welzijn van veteranen. Incidenteel werd er vanaf de negentiende eeuw respect betoond aan oud-strijders. Wel liep het jonge koninkrijk der Nederlanden daarin vele jaren achter op landen als Engeland, Frankrijk en Duitsland. Het lot van de Waterloo-veteranen is daarvoor illustratief. Zij toonden op hun oude dag een sterk staaltje zelfredzaamheid.

De Nederlandse veteranen uit de Napoleontische tijd

Op donderdagavond 6 februari 1866 kwam een groep veteranen van de slag bij Waterloo, toen al ruim vijftig jaar geleden, bij elkaar in café l'Union aan de Nes in Amsterdam. De aanwezigen waren leden van de Vereniging 'Nederland en Oranje', die precies een jaar eerder in hetzelfde etablissement was opgericht. Tijdens een buitengewone vergadering werd een voorstel aangenomen dat alle oud-strijders uit de jaren 1813-1815, daarmee tevens dragers van het Zilveren Kruis, gerechtigd waren aan de vergadering van de vereniging deel te nemen. Vanaf dat moment was de volledige naam 'Vereniging Nederland en Oranje, Strijders 1813-1815, het Zilveren Kruis.
'Drijvende kracht achter deze veteranenvereniging was president-voorzitter Reindert J. Solkamans, op dat moment 'Behangsel Fabrikant' in Amsterdam. In de laatste dagen van Napoleon vocht hij in de Nationale Garde van de jonge soevereine staat der Nederlanden. Hij werd op 17 september 1813, 26 jaar oud, aangesteld als korporaal bij de eerste compagnie van het tweede bataljon van de Nationale Garde. In die functie was hij onder meer betrokken bij de blokkade van Naarden in 1814, wat hem een bewijs van verdienste van zijn commandant opleverde.
De administratie van de Vereniging Het Zilveren Kruis, alsmede een aantal persoonlijke documenten van Reindert Solkamans, zijn bewaard gebleven. De verenigingspapieren liggen in het Stadsarchief Amsterdam, de persoonlijke papieren zijn nog in bezit van de nazaten van deze veteraan. Bij elkaar geven ze een fascinerend beeld van het leven van de mannen die een rol hebben gespeeld in de laatste gevechten van de Napoleontische oorlogen, en de geboorte van het koninkrijk der Nederlanden.
De waardering voor de veteranen van de strijd tegen Napoleon in de jaren 1813-1815 was jaren lang beperkt geweest. De Bonapartes zagen de grote waarde in van militaire symboliek, onder meer in de vorm van onderscheidingen en herdenkingsmedailles. De bekendste onderscheiding uit die periode is het Legion d'Honneur van Napoleon Bonaparte, in Nederland is onder de eerste koning, Lodewijk Napoleon, de Orde van de Unie ingevoerd. Koning Willem I stelde weliswaar in 1815 de Militaire Willemsorde in, maar deze werd een stuk minder gretig weggegeven dan het Legion d'Honneur.
Ook de zorg voor veteranen van staatswege was beperkt, al moet daarbij worden aangetekend dat de sociale voorzieningen in de gehele maatschappij beperkt waren. Wel bestond er een tehuis voor militaire invaliden, dat in 1816 in Leiden zijn deuren opende in het voormalige Oude Mannen-huis. Hier brachten veel veteranen uit de Napoleontische tijd hun laatste jaren door. Daarnaast bestonden er lokale initiatieven om geld in te zamelen, bijvoorbeeld voor verzorging van gewonden en ondersteuning van weduwen en wezen van de soldaten die waren gesneuveld. De bijdrage van de overheid bleef beperkt.

Beloning

Engelse veteranen van Waterloo droegen al vanaf 1815 met trots hun Waterloo Medal. Hun Nederlandse strijdmakkers moesten, voor zover ze jaren van leven hadden, wat meer geduld hebben. Pas een paar dagen voor de vijftigste herdenking van de slag, bij Koninklijk Besluit van 10 mei 1865, maakte koning Willem II dit verzuim goed door het Zilveren Herdenkingskruis



Verslag over onder meer de bijeenkomst op donderdagavond 6 februari 1866.



Reindert Jacobus Solkamans (1787-1875), circa 1870.

1813-1815 in te stellen. Dit was een, enigszins verlate, 'beloning voor hen, die in de jaren 1813-1815 in Nederlandse dienst aan de krijgsverrichtingen ter herstelling van de Nederlandse zelfstandigheid' hadden deelgenomen.

Het aantal veteranen dat dit officiële eerbetoon te beurt viel was ondertussen beperkt. Van de ongeveer 30.000 militairen die in de laatste jaren van de Napoleontische oorlogen aan Nederlandse kant hebben gevochten, waren er vijftig jaar na dato nog maar vijfduizend in leven. De eerste veteranen kregen hun kruis uitgereikt tijdens een plechtigheid op 27 juni 1865, de dag dat de Militaire Willemsorde vijftig jaar bestond. Overigens was deze blijk van waardering uitsluitend ceremonieel. De dragers van het Zilveren kruis ontvingen aanvankelijk geen geld. Pas in 1890 kende Wilhelmina aan het handvol nog levende dragers van de herdenkingsmedaille een jaarlijks toelage van 150 gulden toe.

Wie de veteranen wel financieel ondersteunde was prins Frederik der Nederlanden (1797-1881), zelf oudstrijder uit de Napoleontische tijd. Geboren in Berlijn kreeg hij zijn militaire opleiding van generaal Carl von Clausewitz. Hij vocht in 1813 in de slag bij Leipzig, en was tijdens de Waterloo-campagne commandant van een reservekorps dat aan de westelijke kant van het slagveld, bij Halle, de Engelse aanvoerlijnen beveiligde. Tijdens de Belgische Opstand vocht hij in 1830 in de straten van Brussel, niet ver van het slagveld van Waterloo. Frederik der Nederlanden hield zich met vele maatschappelijke activiteiten bezig. Een ervan was het erevoorzitterschap van de Vereniging Het Zilveren Kruis. Op 8 maart 1866 aanvaardde hij deze honoraire functie, en schonk de veteranenvereniging tegelijkertijd vijftig gulden. Tijdens de rest van zijn leven zou hij regelmatig contact houden met de vereniging. Het bestuur hield hem op de hoogte van de activiteiten, en op regelmatige basis schonk hij aan Het Zilveren Kruis een bedrag van vijftig gulden. In 1872 financierde hij bijvoorbeeld de aankoop van een banier.

De correspondentie met de vereniging werd bijgehouden door zijn persoonlijk secretaris W.G. van Otterloo. De verjaardag van de prins was ieder jaar reden voor een felicitatie, èn een uitbundige viering. Zo werd op 1 maart 1870 door de oud-strijders een bijeenkomst gehouden bij een van de leden die aan de Kloveniersburgwal woonde:

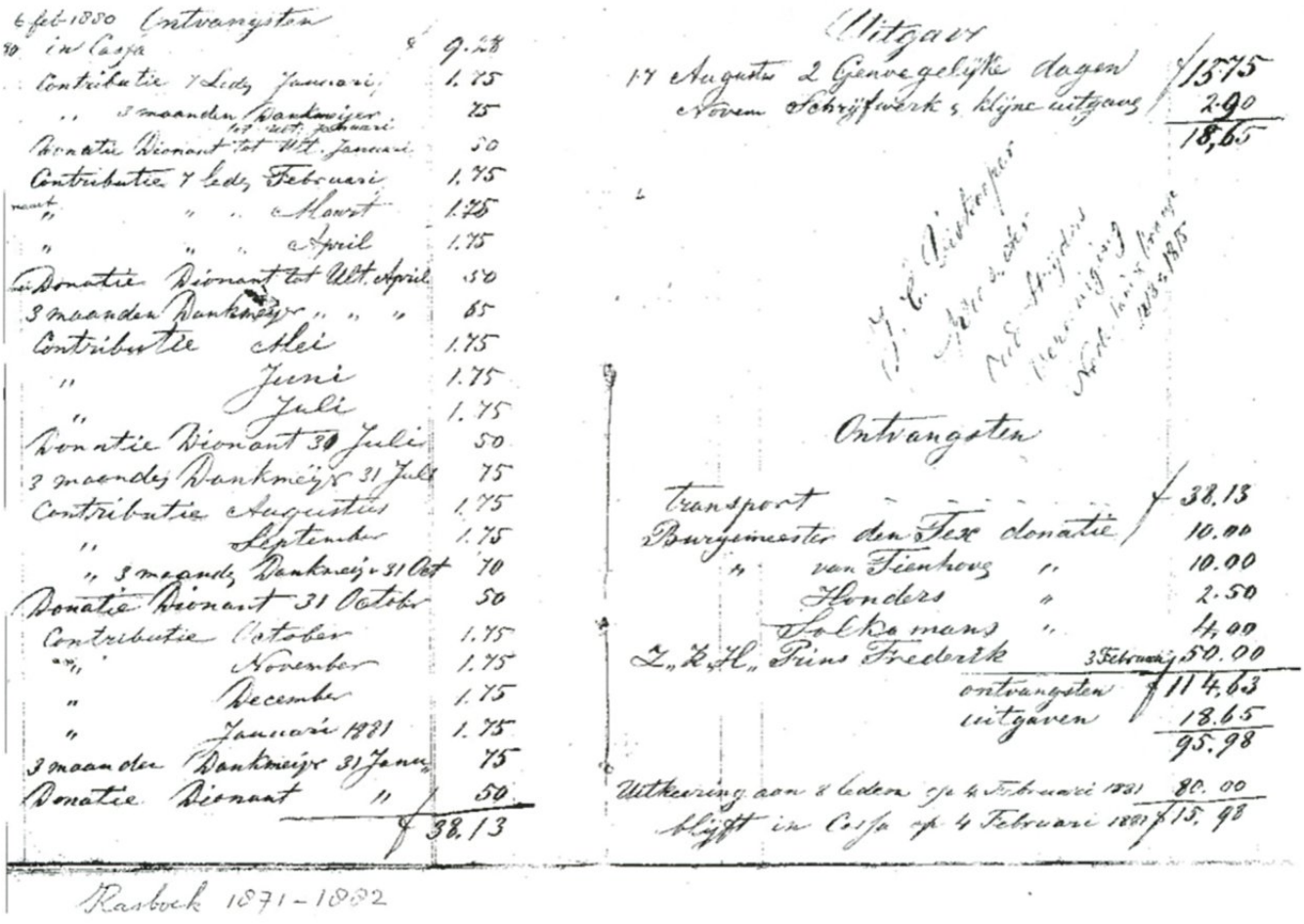
'Reed vroegtijdig waren de leden tegenwoordig. Er heerste onder hen die vriendschap en overeenstemming welke men van Ouden Krijgsmakkers mag verwachten. (..) Menige toast werd uitgebracht op Z.K.H. prins Frederik, Z.M. de Koning en verderen leden van het Koninklijk Huis. (..) Nog anderen heildronken werden uitgebragt en bleef men verder tot middernacht in de meest vrolijke stemming bijeen, waarna allen wel te vreden huiswaarts keerden.'



Voor- en achterzijde van het Zilveren Kruis.

Oude lieden

Tot het laatst bleef Frederik de Vereniging Het Zilveren Kruis ondersteunen. In 1880 stuurde het bestuur een verzoek om extra ondersteuning:
'Aangezien de Vereeniging uit oude lieden bestaat, waarvan de jongste 87 en de oudste 95 jaren telt, die geen werkzaamheden meer kunnen verrichten en niet in staat zijn de noodige gelden voor de Vereeniging te kunnen bijbrengen en het bestuur met alle ijver de Vereeniging gaarne in stand wil houden.'
Wederom volgde een donatie van vijftig gulden. Een jaar later overleed de patroon van de Vereniging Het Zilveren Kruis, en zond het bestuur een condoleance aan zijn dochter en koning Willem III: 'Het Bestuur (..) geeft met eerbied te kennen dat de Vereeniging zwaar getroffen is met de plotselingen gewaarwording van het overlijden van hare beschermheer uwen dierbaren vader Z.K.H. Prins Frederik der Nederlanden. De Vereeniging heeft wel zeer veel aan den dierbaren onvergeetelijke overledene verloren.'
De activiteiten van de vereniging bewogen zich tussen feestelijke bijeenkomsten en afscheid nemen van de leden. In een brief uit 1867 aan koningin Louise van Zweden en Noorwegen, voorheen Louise der Nederlanden, beschreef het bestuur de activiteiten als volgt: '(De leden) beogen vriendschappelijke bijeenkomsten, benevens bij overleiden elkander de laatste eer te bewijzen, en bij onvermogen van de Nagelatene Betrekkingen, zoo veel hulp te verlenen te verlenen, tot een Eervolle aardebestelling van hun stoffelijk overschot, alsmede tot feestelijke herinneringen aan die dagen die voor hen het onvergetelijksten zijn. Welke rechtschapen Nederlander zal hen dat misgunnen. Wij geloven niemand (..)'
Het een-zesde deel van de soldaten die de jaren 1813-1815 de wapenrok heeft gedragen en lang genoeg leefde om het Zilveren Kruis toegekend te krijgen, slonk snel na 1865. Wederom in 1867 was er in een andere brief ook sprake van de vele krijgsmakkers die overleden: 'Reeds menige oude Krijger is door ons met Eere ter Aarde besteld (..).'
De overlevenden gingen stug door, inclusief de hoogbejaarde Reindert Solkamans. Bij de 54e herdenking van de slag bij Waterloo, in juni 1869, gingen de leden van de Vereniging Het Zilveren Kruis, achter hun 83-jarige voorzitter en hun banier, 'in statigen optocht' naar lokaal Vliedzorg aan de Plantage.
'De Typografische Vereniging Lourens Coster voerde een paar allerliefste toneelstukjes op (..) Tussentijds



Een begroting van de vereniging uit 1880.

werd door al de aanwezigen een gesang aangeheven op de wijze van Wien Neerlands Bloed, waarvan de woorden door den 74 jarigen Oude Strijder Frölich Hubert waren vervaardigd. Een zeer geanimeerd bal besloot dezen feestviering, waarop men nog genoeglijk bijeenbleef, totdat eindelijk de dageraad aankondigde dat na inspanning rust nodig is om met vernieuwde kracht zijne dagelijkschen arbeid te hervatten. Allen keerden dan ook hoogst voldaan huiswaarts.'

Duizeligheid en zwakte

De leeftijd ging echter steeds meer leden parten spelen. In 1870 zegde het lid D. van Delft op: 'daar ik 's avonds wegens duizeligheid en zwakte in de benen niet alleen meer over straat durf te gaan.'

De leden van de vereniging waren echter niet alleen in harmonie met het verleden bezig. In 1871 zegt het lid Frölich Hubert,waarschijnlijk de eerder genoemde tekstschrijver, boos zijn lidmaatschap op. Hij is onder meer gepikeerd omdat hij als assistent banierdrager meent aanspraak te kunnen maken op een bestuursfunctie, maar daarin gepasseerd is. Hij claimt dat enkele leden daarom al hun lidmaatschap hebben opgezegd, en uit en passant de beschuldiging dat er 'met de gelden vreemd is omgesprongen'. Daarnaast eist hij contributiegeld terug, plus aandelen Volksvlijt die blijkbaar door de vereniging zijn gekocht. Hij maakt daarbij bezwaar tegen de uitbetalingstermijn van tien jaar, 'wij kunnen dan allen onder de grond liggen. Enfin, gelieve mij die 2 gulden, 3 stuivers en 5 cent terug te geven die mij wettelijk toekomen.'

Het bestuur van de vereniging wees de verontwaardigde krijgsmakker in een lange brief in harde bewoordingen terecht. Zo schrijft secretaris H. Sonjee onder andere: 'dat gij U ontslag neemt is een vrije wil van Uw eigen, niets bent u aan de Vereniging [verschuldigd] dan Kameraadschap, bezit gij die en eerlijke zin niet, en is het alleen dat gij lid blijft om Uw boven anderen te verheffen, dan is het beter geen lid te zijn.' De financiële eisen komen als een boemerang terug. De secretaris spreekt van 'eene Bestuursvergadering (..) in de tuin van den heer Gerhart, waar gij eigendlijk niet bij hoorde, en waarvan gij nog 25 cent schuldig zijt..' Na weerlegging van de diverse beschuldigingen eindigt de brief met 'Gij ziet dus mijn heer dat Uw brief een groten dosis van kwaadaardigheid bevat, waarschijnlijk omdat u met de president niet kon leven zooals gij met anderen hebt gedaan. Ga verder voort met Uw kwaadaardigheid bot te vieren en door Uw venijn

uit te spuwen. Gij kunt er ons niet mede treffen en wij werpen iedere aantijging met een verachtelijk stilzwijgen van ons af.'
Reindert Solkamans, de man die de 'Vereniging Nederland en Oranje, Strijders 1813-1815, het Zilveren Kruis' mede opgericht had, en hem zeven jaar lang als voorzitter leidde, overleed op 22 december 1873, op de leeftijd van 86 jaar. Het duurde enkele weken voor de vereniging alle relaties, inclusief de beschermheer, hiervan op de hoogte kon stellen. Op 20 januari 1874 schreef secretaris Sonjee aan prins Frederik: 'Wij hadden U.K.H. vroeger moeten schrijven. Maar na onzen president zijn nog 2 leden overleden, en daar alles door de ondergetekende moet geschreven en behartigd worden, omdat er geen bestuurder of lid is die een leesbare letter kan zetten, zoo moet alles hoe gebrekkig ook door de ondergetekende geschreven en behartigd worden.'

De laatste Nederlandse drager van het Zilveren Kruis overleed in januari 1894. Twee jaar later bepaalde koningin Wilhelmina dat de traditie zou worden voortgezet door het achtste regiment infanterie, dat het kruis op het vaandel zou dragen. Ondertussen heeft deze eervolle symboliek door organieke wijzigingen bij de landmacht een aantal veranderingen ondergaan. In de jaren zeventig werd het achtste regiment infanterie bij bezuinigingen opgeheven. Het regiment Infanterie Oranje Gelderland zette de tradities van het achtste vanaf 1977 voort. In 1995 verdween ook dit regiment, om in 2006 opnieuw te worden gevormd, compleet met vaandel, èn de herinnering aan de veteranen van 1815.

Met dank aan de heer H. Solkamans te Amsterdam voor het ter beschikking stellen van zijn familie-archief.

Trouw aan de officierseed, toegewijd aan Rome
De ARKO: een rooms-katholieke officiersvereniging

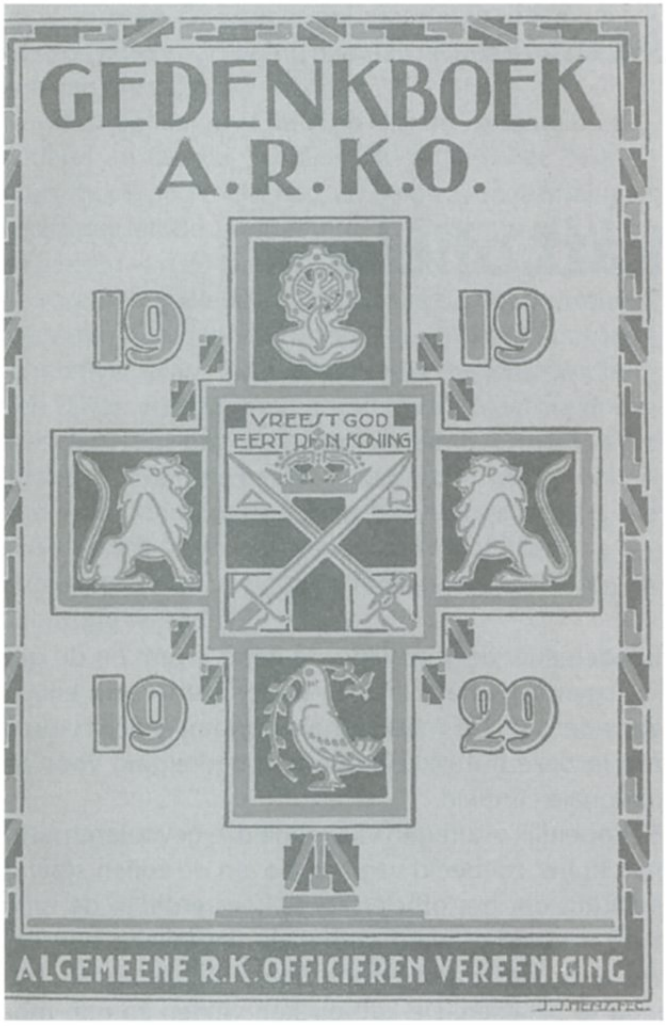
Drs. Corstiaan Prince

In februari 1919 richtten katholieke officieren de *Algemeene Roomsch-Katholieke Officierenvereeniging* (kortweg ARKO) op. Door het officierskorps werd van oudsher neergekeken op de religieus verdeelde burgerij. Het is daarom bijzonder dat uitgerekend binnen dit instituut een bloeiende katholieke vereniging ontstond. De ARKO was een nieuwe stap in het proces van 'vermaatschappelijking' dat het officierskorps doormaakte en speelde in de jaren 1920 een voortrekkersrol in de emancipatie van de katholieken binnen het Nederlandse officierskorps.
Een hoofdofficier verzuchtte in het najaar van 1918: 'De Roomsch-Katholieke officier was en is eigenlijk een ongelukkig schepsel; bij de Katholieken is hij niet gezien, omdat hij Officier is, en bij de Officieren wantrouwt men hem omdat hij Katholiek is'.[1] Hij beschreef hiermee een gevoel van onvrede dat breed leefde onder katholieke officieren. Sinds de negentiende eeuw bestond er een moeizame verhouding tussen de katholieke burgerij en het officierskorps. Hierdoor hadden katholieke officieren al decennialang het gevoel tussen twee vuren te zitten. Volgens deze anonieme officier kon alleen de oprichting van een eigen geloofsvereniging verbetering aanbrengen in de positie van roomse officieren.

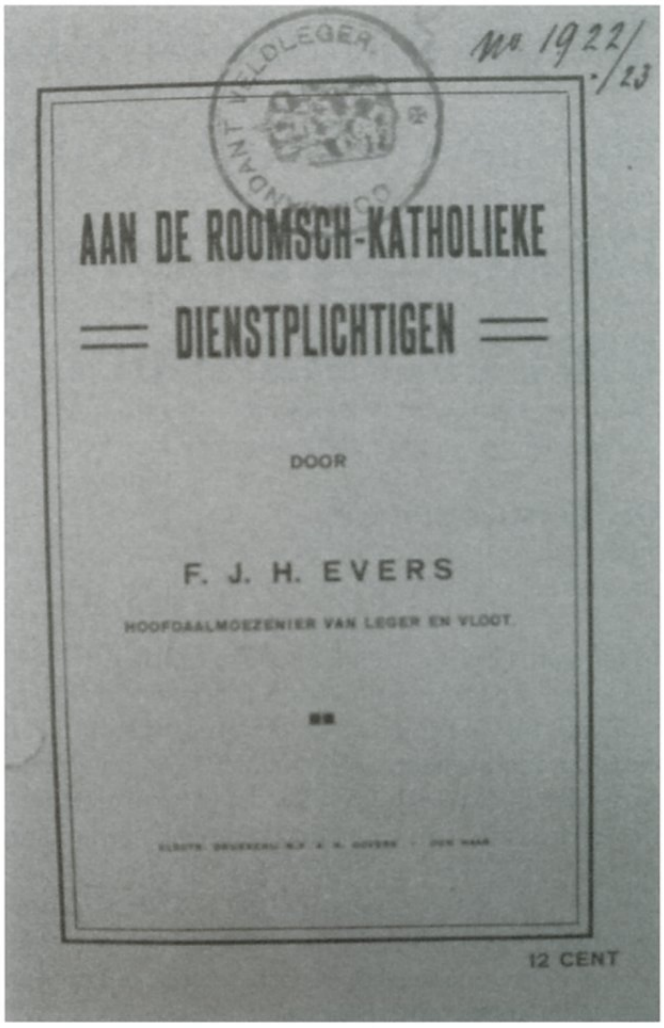
Godsdienst als privé-zaak

In de negentiende eeuw waren liberale opvattingen over religie dominant binnen het officierskorps. De meeste officieren hadden een protestantse opvoeding genoten, maar beschouwden godsdienst voornamelijk als een privé-zaak. Daarbij kwam dat religie in Nederland synoniem stond aan een verdeelde samenleving, zeker nadat aan het einde van de negentiende eeuw de verzuiling op gang kwam en de geloofsgemeenschappen zich steeds verder van elkaar afzonderden. De meerderheid van het officierskorps zag in deze ontwikkelingen een bedreiging voor de nationale eenheid.
Het openlijk uitdragen van religieuze gevoelens paste niet in het zelfbeeld van een boven de zuilen staand instituut dat het officierskorps koesterde. In de militaire vakbladen werd vooral de katholieke burgerij verweten het eigen belang boven het nationale belang te plaatsen. De katholieken wilden zo min mogelijk eigen zonen afstaan aan het ruwe leven van de kazerne en lagen voortdurend dwars bij de invoering van de persoonlijke dienstplicht. Hierdoor stonden zij tientallen jaren lijnrecht tegenover het officierskorps, waarvan de overgrote meerderheid voor afschaffing van de dienstvervanging was. Was de katholieke burgerij niet gewoon bang dat hun zonen in aanraking kwamen met andersdenkenden? Meerdere militaire auteurs stelden deze retorische vraag.
Daarnaast bestonden tot ver in de negentiende eeuw twijfels over de vaderlandsliefde van de katholieken. Deze gevoelens hadden hun wortels in de Tachtigjarige Oorlog: een historische gebeurtenis die de negentiende-eeuwse samenleving nog steeds diep verdeelde. Veel katholieken zagen in de Opstand het beginpunt van een eeuwenlange achterstelling ten opzichte van hun protestantse landgenoten. Maar in de ogen van calvinistische gelovigen hadden de katholieken toentertijd partij gekozen voor de Spaanse Kroon en golden daarom niet als ware Nederlanders. Het herstel van de bisschoppelijke hiërarchie in 1853 gaven aan deze gevoelens een hoge actualiteitswaarde.
Dat katholieken wél voor de paus wilden strijden,

[1] Stallaert, 'Nog een tekort', in: *De Maasbode*, 12 oktober 1918.



Vooromslag van het jubileumboek. *Gedenkboek A.R.K.O. 1919-1929.*



Instructieboekje voor katholieke dienstplichtigen, 1922. Nationaal Archief, Den Haag. Archief Hoofdkwartier Veldleger, inv. nr. 435.

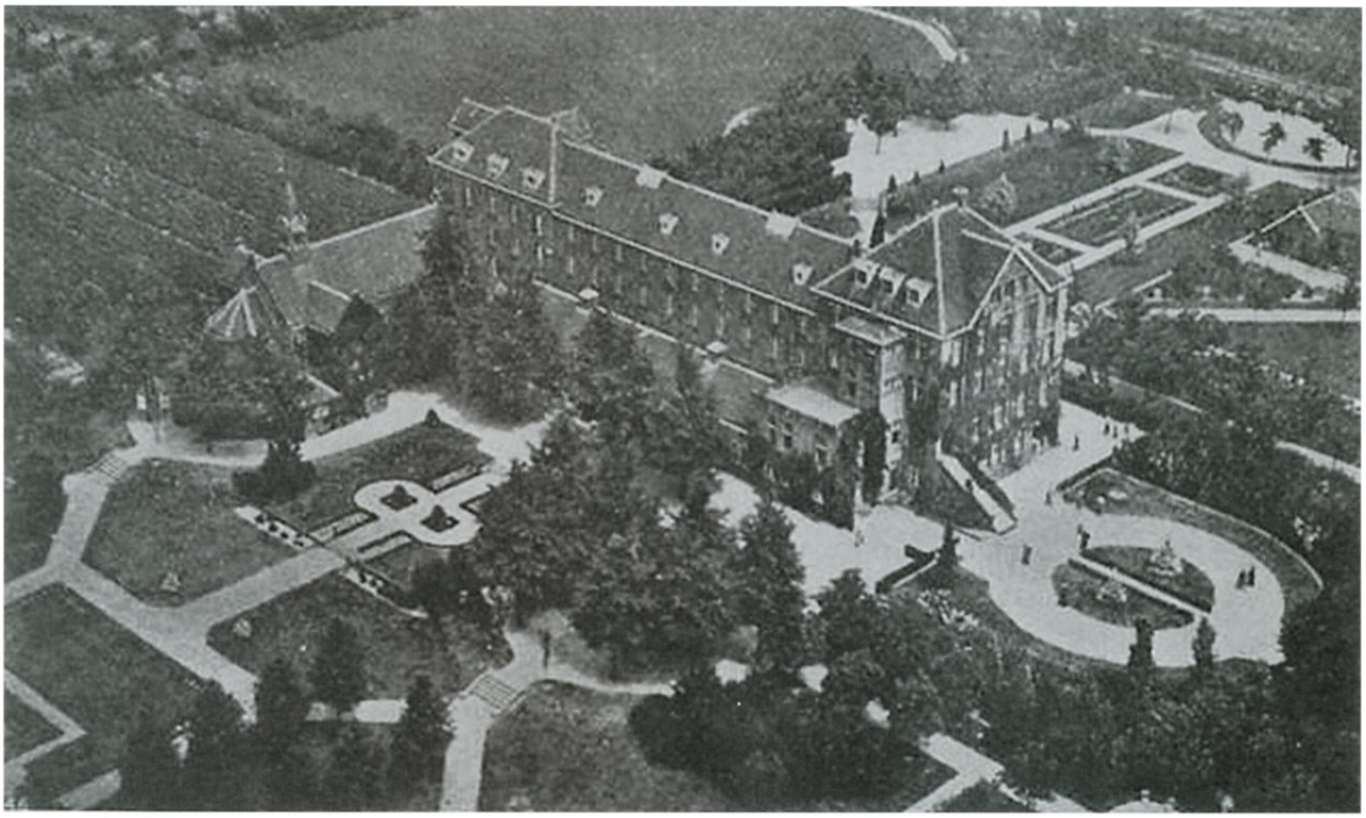
bleek uit het enthousiasme waarmee drieduizend Nederlandse Zoeaven in de zestiger jaren van de negentiende eeuw de Heilige Stoel te hulp schoten in de oorlog tegen de nieuwe Italiaanse staat. Deze strijdvaardigheid stond in scherp contrast met de gebrekkige belangstelling voor de Nederlandse landsverdediging en dat was het officierskorps uiteraard niet ontgaan. Als het er echt op aankwam, lag de loyaliteit van katholieke dienstplichtigen dan bij Rome of Den Haag?

In deze omstandigheden deed een rooms-katholieke officier die carrière wilde maken er verstandig aan zijn religie buiten de legermuren te belijden. Voor de miliciens bestonden wel sinds 1856 militaire verenigingen en tehuizen op rooms-katholieke grondslag. Zulke instellingen waren echter buiten de kazerne geplaatst en de leden beschouwden het als een bezienswaardigheid als een hogere officier een bezoek bracht. Bij hun pogingen de dienstplichtigen op het rechte pad te houden, klaagden deze verenigingen steen en been over de onverschillige houding van de legerautoriteiten. Deze klachten waren overigens ook te horen bij de protestantse zusterverenigingen.

Ruimte voor religie

Na 1890 werden de rooms-katholieke verenigingen en militaire tehuizen met meer welwillendheid benaderd door de militaire autoriteiten. In de praktijk was gebleken dat deze religieuze instellingen geen verdeeldheid veroorzaakten binnen de kazernemuren. Binnen deze instellingen werden de banden tussen de burgerij en het leger juist versterkt. Daarnaast werden geloofsverenigingen als bruikbare bondgenoten gezien in de bestrijding van het opkomende socialisme, dat vooral via stedelijke miliciens de kazerne binnendrong.

De toenemende acceptatie van religieuze verenigingen viel niet alleen toe te schrijven aan pragmatische overwegingen van de legerautoriteiten. Ook binnen het officierskorps was er sprake van een toenemend religieus bewustzijn. In 1900 vond de oprichting van de protestantse Nationale Christen Officieren Ver-



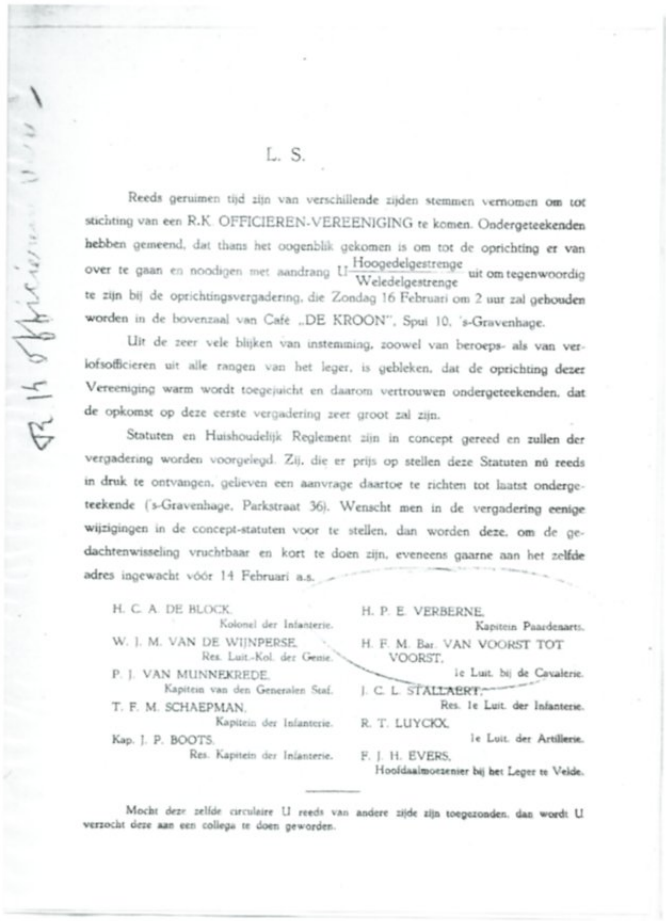
Huize Loyola te Vught. *Gedenkboek A.R.K.O. 1929-1929.*

eeniging (NCOV) plaats. Een dergelijke vereniging op katholieke grondslag liet nog bijna twintig jaar op zich wachten. Wel besloten katholieke onderofficieren zich te verenigingen, en in 1911 zag *St. Martinus* het levenslicht. Deze vereniging had het overigens vaak aan de stok met een liberale zusterorganisatie, die zich fel verzette tegen 'paapsche invloeden' in het leger.

Aalmoezeniers en retraites

De mobilisatiejaren 1914-1918 bevorderden de emancipatie van de katholieken binnen de strijdkrachten. Begin augustus 1914 was er onder protestantse en katholieke militairen grote onvrede dat er op het gebied van de geestelijke verzorging nagenoeg niets was geregeld. De regering besloot daarop voor de protestantse militairen veldpredikers aan te stellen, terwijl voor de katholieken het instituut van aalmoezeniers in het leven werd geroepen.
De aalmoezeniers bezochten veelvuldig de garnizoenen die zij kregen toegewezen. Daarnaast gingen ze langs militaire tehuizen en verenigingen, hielden daar toespraken en deelden de heilige communie met de manschappen. Weg van huis was het voor de miliciens dikwijls moeilijk zichzelf in de hand te houden. Zo nam aalmoezenier F.A.R. Padberg in de Eerste Wereldoorlog liefst 3500 biechten af onder de 3000 katholieke militairen die in Ede gelegerd lagen.

De lange maanden van huis zorgden dikwijls voor onvrede en maakten de manschappen vatbaar voor socialistische propaganda. Er ontstonden tientallen mobilisatieclubs, die vaak het socialistische gedachtegoed omarmden. Zowel de legerleiding als de kerkelijke partijen beschouwden dit als een gevaarlijke ontwikkeling en wilden het 'Rode Gevaar' bestrijden. Beide autoriteiten moedigden de aalmoezeniers aan het aantal militaire verenigingen en tehuizen uit te breiden. Met succes, eind 1918 waren tienduizenden katholieke militairen ondergebracht in 160 militaire verenigingen of tehuizen. In de praktijk liet het aantal katholieke militairen dat daadwerkelijk de tehuizen bezocht dikwijls te wensen over. Het is veelzeggend dat de feestavonden vaak de meeste bezoekers trokken.
Door de loyale houding van het katholieke volksdeel verdween langzaam de argwaan die het officierskorps naar deze bevolkingsgroep toe koesterde. Hierdoor gesterkt durfden de eerste hogere officieren hun katholieke geloof in het openbaar uit te dragen. Vanaf 1915 werden er jaarlijks 'gesloten retraites' georganiseerd in het gloednieuwe complex 'Loyola' in Vught. Tijdens de mobilisatiejaren werden er vijf retraites gehouden, waarbij telkens tussen de twintig en vijftig officieren de gang naar Vught maakten. Bij de Jezuïeten konden hogere officieren zich voor enkele dagen terugtrekken uit de materiële wereld en 'in stilzwijgendheid overdenken, in hoeverre men in zijn plichten is



L. S.

Reeds geruimen tijd zijn van verschillende zijden stemmen vernomen om tot stichting van een R.K. OFFICIEREN-VEREENIGING te komen. Ondergeteekenden hebben gemeend, dat thans het oogenblik gekomen is om tot de oprichting er van over te gaan en noodigen met aandrang U Hoogedelgestrenge / Weledelgestrenge uit om tegenwoordig te zijn bij de oprichtingsvergadering, die Zondag 16 Februari om 2 uur zal gehouden worden in de bovenzaal van Café „DE KROON", Spui 10, 's-Gravenhage.

Uit de zeer vele blijken van instemming, zoowel van beroeps- als van verlofofficieren uit alle rangen van het leger, is gebleken, dat de oprichting dezer Vereeniging warm wordt toegejuicht en daarom vertrouwen ondergeteekenden, dat de opkomst op deze eerste vergadering zeer groot zal zijn.

Statuten en Huishoudelijk Reglement zijn in concept gereed en zullen der vergadering worden voorgelegd. Zij, die er prijs op stellen deze Statuten nú reeds in druk te ontvangen, gelieven een aanvrage daartoe te richten tot laatst ondergeteekende ('s-Gravenhage, Parkstraat 36). Wenscht men in de vergadering eenige wijzigingen in de concept-statuten voor te stellen, dan worden deze, om de gedachtenwisseling vruchtbaar en kort te doen zijn, eveneens gaarne aan het zelfde adres ingewacht vóór 14 Februari a.s.

H. C. A. DE BLOCK.
Kolonel der Infanterie.

W. J. M. VAN DE WIJNPERSE.
Res. Luit.-Kol. der Genie.

P. J. VAN MUNNEKREDE.
Kapitein van den Generalen Staf.

T. F. M. SCHAEPMAN.
Kapitein der Infanterie.

Kap. J. P. BOOTS.
Res. Kapitein der Infanterie.

H. P. E. VERBERNE.
Kapitein Paardenarts.

H. F. M. Bar. VAN VOORST TOT VOORST.
1e Luit. bij de Cavalerie.

J. C. L. STALLAERT.
Res. 1e Luit. der Infanterie.

R. T. LUYCKX.
1e Luit. der Artillerie.

F. J. H. EVERS.
Hoofdaalmoezenier bij het Leger te Velde.

Mocht deze zelfde circulaire U reeds van andere zijde zijn toegezonden, dan wordt U verzocht deze aan een collega te doen geworden.

De uitnodiging voor de oprichtingsvergadering, 1919.
Collectie drs. W.A.M. de Bruijn, Apeldoorn.

tekort geschoten, en hoe men daarin verbetering zal kunnen brengen'.[2]

'Nog een tekort'

Vlak na de Eerste Wereldoorlog deed de socialistische voorman P.J. Troelstra een greep naar de staatsmacht, maar spoedig bleek dat de strijdkrachten hem niet steunden. Medio november moest Troelstra toegeven dat hij een grote vergissing had gemaakt en zijn socialistische SDAP was voor de komende jaren uitgespeeld. Voor de katholieken betekende deze episode juist een triomf, omdat het de definitieve bevestiging was dat katholieken ook 'rechtgeaarde Nederlanders' konden zijn. In Den Haag en Amsterdam vonden grote manifestaties plaats, waarbij de katholieke burgerij zich om het koningshuis schaarde. Ook op militair gebied deden katholieken van zich spreken: eenheden van de Limburgse jagers, met voornamelijk katholieke manschappen, bewaakten paleis het Noordeinde.

Van de toegenomen status van de eigen zuil in de Nederlandse samenleving wilden katholieke officieren de zoete vruchten plukken. In het najaar van 1918 begon de roep om een katholieke officiersvereniging steeds luider te worden. Een reserve-officier, eerste luitenant J. Stallaert, gaf met drie ingezonden artikelen in De Maasbode de aanzet tot de oprichting van een religieuze officiersvereniging. Hij vond dat teveel van zijn katholieke meerderen hun sociale verantwoordelijkheid ontliepen: 'De katholieke officier verbergt in den grooten kamp van het openbare leven angstvallig zijn kleuren.'[3]
Deze kritiek was wellicht te generaliserend, omdat steeds meer officieren openlijk uitkwamen voor hun katholicisme. In dezelfde krant liet een officier in een reactie weten dat het oneerlijk was om katholieke officieren de les te lezen, zolang weinig katholieke ouders hun zonen wilden afstaan aan de verschillende officiersopleidingen. Wel waren beide heren het met elkaar eens dat een snelle oprichting van een roomskatholieke officiersvereniging gewenst was.

Oprichting van de ARKO

Het voornemen een katholieke officiersvereniging op te richten stuitte vooral vanuit het liberale kamp op felle kritiek. De redactie van de liberale *Nationale Staatkundige Gids* vreesde dat de 'klerikale politiek' via een katholieke officiersvereniging invloed zou krijgen op het legerbeleid. Een liberale commentator sprak over het gevaar van een schisma binnen het officierskorps en riep zelfs het schrikbeeld van een 'Roomsche legerdivisie' op.[4]
Dergelijke aantijgingen zorgden voor grote verontwaardiging onder katholieke officieren en maakten het verlangen naar een eigen officiersvereniging alleen maar groter. De paardenarts eerste klasse, H.P.E. Verberne, plaatste in december 1919 een opmerkelijke oproep in *De Maasbode*: hij verzocht alle katholieke officieren die een eigen officiersvereniging wilden een kaartje te sturen naar de hoofdaalmoezenier van het veldleger, kolonel F.J.H. Evers.
In de dagen daarop ontving hoofdaalmoezenier Evers vanuit het hele land post. Evers ging de uitdaging aan en nodigde een aantal officieren bij hem thuis uit om de toekomstplannen verder uit te werken. De hoofdaalmoezenier wist de katholieke geestelijkheid en de politiek meteen voor zijn plannen te winnen. Met zijn diplomatieke optreden wist hij ook te bewerkstelligen dat het legerbestuur groen licht gaf aan een katholieke officiersvereniging. Een commissie van vijf offi-

[2] J.A. Graafland, Gedenkboek van de *Algemeene Roomsch-Katholieke Officierenvereeniging ARKO 1919-1929* (Maastricht 1929) 101.
[3] Stallaert, 'Nog een tekort', in: *De Maasbode*, 12 september 1918.
[4] Drion, *Nationaal Staatkundige Gids*, 12 september 1918.

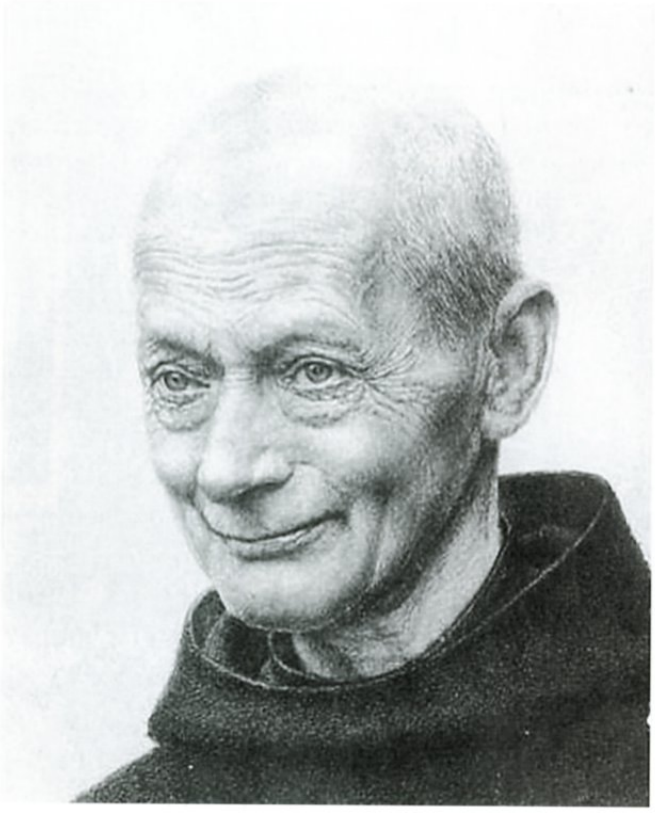


De eerste ARKO-retraite, juni 1919.
Collectie drs. W.A.M. de Bruijn, Apeldoorn.

cieren stelde vervolgens de statuten en reglementen samen en daarop ontvingen tweehonderd katholieke officieren een uitnodiging voor de openingsvergadering. Bij de daadwerkelijke oprichting van de ARKO, op 16 februari 1919 in het Haagse restaurant 'De Kroon', waren 72 officieren aanwezig.
De ARKO wilde de geestelijke en materiële belangen van de leden behartigen, zonder zich daarbij te vervreemden van niet-katholieke officieren. De culturele overeenkomsten tussen katholieken en protestanten - zoals het christelijke geloof en de gemeenschappelijke liefde voor Nederland en het Oranjehuis - werden voortdurend benadrukt. Vanaf het begin maakte de vereniging duidelijk dat de belangen van het leger en de marine altijd op de eerste plaats kwamen. Indien de vereniging dit voornemen waar wilde maken, leek het verstandig zich afzijdig te houden van de katholieke politiek. Slechts een jaar na de oprichting namen enkele prominente leden van de ARKO echter plaats in een defensiecommissie van de R.K. Staatspartij.

Een katholiek defensierapport

De katholieke kiezers bleven zich na de Eerste Wereldoorlog verzetten tegen een lange dienstplicht en wensten voortdurend een verlaging van de militaire uitgaven. In 1920 verscheen een defensierapport van de R.K. Staatspartij. De voornaamste samensteller van het rapport was de zittende ARKO-voorzitter J.M.J.H. Lambooy. Enkele andere leden van de katholieke officiersvereniging waren eveneens betrokken bij de totstandkoming van dit omstreden rapport, dat van grote invloed was op het defensiebeleid. De katholieken leverden in het kabinet Charles Ruijs de Beerenbroeck (1918-1922) namelijk voor het eerst de premier en waren de belangrijkste partij in een rooms-protestantse coalitie.
In het *R.K. Defensierapport* stonden enkele stevige bezuinigingsvoorstellen, waaronder een drastische inkrimping van de cavalerie en het verkorten van de eerste oefentijd bij de infanterie. De opstellers van het rapport wilden vooral investeren in betere kazernes, rijwielen en moderne houwitsers. In de *Militaire Spectator* sprak majoor J.P.J. Verberne (broer van de paardenarts) enthousiast over de inhoud van het rapport. Verberne had tijdens de mobilisatie van 1914-1918 voortdurend gepleit voor een moderne, maar betaalbare krijgsmacht die was afgestemd op de Nederlandse omstandigheden. Op dure instituties als de cavalerie en het veldleger moest in zijn ogen stevig worden bezuinigd. Als lid van de Haagse afdeling van de ARKO schaarde hij zich dan ook volledig achter de bezuinigvoorstellen die zijn katholieke collega's hadden opgesteld.



P.H.E. Verberne, Benedictijn en majoor b.d., 1929.
Collectie drs. W.A.M. de Bruijn. Apeldoorn.



De gebroeders Verberne in 1905. Links: officier van gezondheid P.H.E., midden: officier der infanterie J.P.J. en rechts: paardenarts H.P.E.
Collectie drs. W.A.M. de Bruijn, Apeldoorn.

Heel anders reageerde de hoofdredacteur van de *Militaire Spectator*, P.H.A. de Ridder, op het optreden van de katholieke officieren. De Ridder was iemand van de oude stempel en gruwde van politieke inmenging door beroepsofficieren. In een pittig naschrift bij het artikel van Verberne verzuchtte hij: 'dat in ons land de politiek zich langzamerhand meester heeft gemaakt van het defensievraagstuk, een vraagstuk dat feitelijk boven de partijen dient te staan. Thans is men reeds zo 'verpolitiekt', dat elke partij het nodig acht den kiezers een defensie-programma voor te leggen'.[5]
Een prominente katholieke officier, kapitein Jhr. J.T. Alting von Geusau, was in 1921 kritisch op het regeringsvoornemen om de eerste oefentijd te verkorten. Hij schreef in de *Militaire Spectator* over de nadelige effecten van politieke inmenging op het defensiebeleid. Von Geusau was lid van de ARKO in Den Haag en deelde hiermee een sneer uit naar zijn verenigingsgenoten Lambooy en Verberne. Binnen de ARKO bleven verschillende visies bestaan over de rol van een katholieke officier binnen de krijgsmacht.
Als gevolg van de opeenvolgende bezuinigingsrondes kwamen steeds meer officieren tot de conclusie dat politieke 'hokjeszetterij' inderdaad nadelig was voor de landsverdediging. In zijn afscheidsrede in 1924 erkende voorzitter Lambooy dat het anti-militarisme de Nederlandse samenleving in zijn greep leek te hebben. Zijn poging de aanwezige leden een hart onder de riem te steken was haast aandoenlijk: 'Laat ons ook bij den ernstigen crisis, die het leger doormaakt, het hoofd boven water houden. De depressie-periode, waarin de offervaardigheid voor de weermacht verkeert, is niet nieuw: zij is een gewoon verschijnsel na iederen oorlog. Zij duurt slechts tijdelijk en zal wellicht binnen korteren tijd dan wij vermoeden, gevolgd worden door een tijdperk van krachtiger nationaal voelen, van meer vertrouwen in eigen kracht'.[6] Ook tijdens Lambooys ministerschap aan het departement van Oorlog (1925-1928) bleef Defensie het sluitstuk van de nationale begroting.

Religieuze toewijding

In de statuten stelde de ARKO zich ten doel: 'de behar-

[5] J.P.J. Verberne, Het R.K. Defensie-rapport', in: *Militaire Spectator* 89 (1920) 449.
[6] Graafland, *'Gedenkboek ARKO'*, 55.



P.J. van Munnekrede, ARKO-voorzitter in de jaren twintig. *Gedenkboek A.R.K.O. 1919-1929.*

tiging van de belangen harer leden, in de eerste plaats op geestelijk en vervolgens op stoffelijk gebied, overeenkomstig de beginselen van den R.K. Godsdienst en den Officierseed'.[7] Het was bijna vanzelfsprekend dat de ARKO een vervolg gaf aan de jaarlijkse officierenretraite die in de Eerste Wereldoorlog was begonnen. In het Interbellum gingen jaarlijks enige tientallen officieren op retraite in Vught. Er was een vaste kern van toegewijde officieren; op de groepsfoto's komen telkens dezelfde gezichten terug.
Een van de opvallendste verschijningen bij de retraites was majoor P.H.E. Verberne.[8] Deze officier van gezondheid spande zich ook buiten het leger in voor de katholieke zaak. Hij was zowel de initiatiefnemer als de eerste voorzitter van de Roomsch-Katholieke Artsenvereniging die in 1920 het levenslicht zag. Voor hem waren een paar dagen afzondering bij de Jezuieten in Vught kennelijk niet voldoende. In november 1923 deed hij zijn vakbroeders versteld staan door op 49-jarige leeftijd als novice toe te treden tot de Orde van de Benedictijnen in Oosterhout en voortaan als kloosterling verder te leven.

In goed overleg

Aangezien de geestelijke belangen van de leden bovenaan stonden, beschouwde de ARKO zichzelf niet als een zuivere vakbeweging. Toch ging er in de praktijk veel aandacht uit naar de behartiging van de stoffelijke belangen van de leden. De ARKO trad, samen met andere officiersverenigingen, vanaf 1922 in overleg met de militaire overheid via het zogenaamde Georganiseerd Overleg. Voortaan adviseerden vertegenwoordigers van de verschillende militaire vakverenigingen namens hun leden de overheid. Bij dergelijke ontmoetingen stonden zaken als salariëring, krijgstucht, pensioenregelingen en bevorderingen telkens hoog op de agenda. Deze gesprekken verliepen in het geheim en de uiteindelijke beslissing lag altijd bij de overheid. Dikwijls lieten ARKO-leden zich kritisch uit over de gedweeheid van hun vertegenwoordigers.
In de burgermaatschappij behartigde de vereniging in het bijzonder de stoffelijke belangen van de reserveofficieren die lid waren. Vlak na de Eerste Wereldoorlog moesten veel reserveofficieren de strijdkrachten verlaten, terwijl zij in de voorafgaande mobilisatiejaren hun burgerlijke betrekking waren kwijtgeraakt. Deze mannen voelden zich ten onrechte aan de kant geschoven, nadat ze zich jarenlang hadden ingezet voor de verdediging van Nederland. Het bestuur van ARKO probeerde voor hen een passende werkplek in de burgermaatschappij zoeken. In 1924 ontstond zelfs een Bemiddelingsbureau dat goede contacten onderhield met het katholieke zakenleven en ontslagen officieren begeleidde bij het zoeken naar werk.
Hoewel de ARKO er niet in slaagde om alle katholieke officieren in haar gelederen op te nemen telde de vereniging eind jaren twintig zeshonderd leden, verspreid over achttien landelijke afdelingen. Deze bevonden zich niet alleen in het katholieke zuiden, ook in steden als Den Haag en Amsterdam waren actieve verenigingen.
De meeste leden waren verbonden aan de landmacht. Toch was ook de Koninklijke Marine vertegenwoordigd; Luitenant ter Zee 1e klasse Lou A.C.M. Doorman was een vooraanstaand marineofficier en lid van de ARKO. De jongere broer van Karel Doorman combineerde eind jaren twintig een tweejarige cursus aan de Hogere Marine Krijgsschool in Den Haag met het voorzitterschap van de ARKO-afdeling in de hofstad.

Maatschappelijk engagement

Het waren voornamelijk hoofdofficieren die de ARKO naar de buitenwereld toe een gezicht gaven. Deze of-

[7] Ibidem, 121.

[8] De tweelingbroer van de al eerder genoemde paardenarts H.P.E. Verberne; een van de grondleggers van de ARKO.

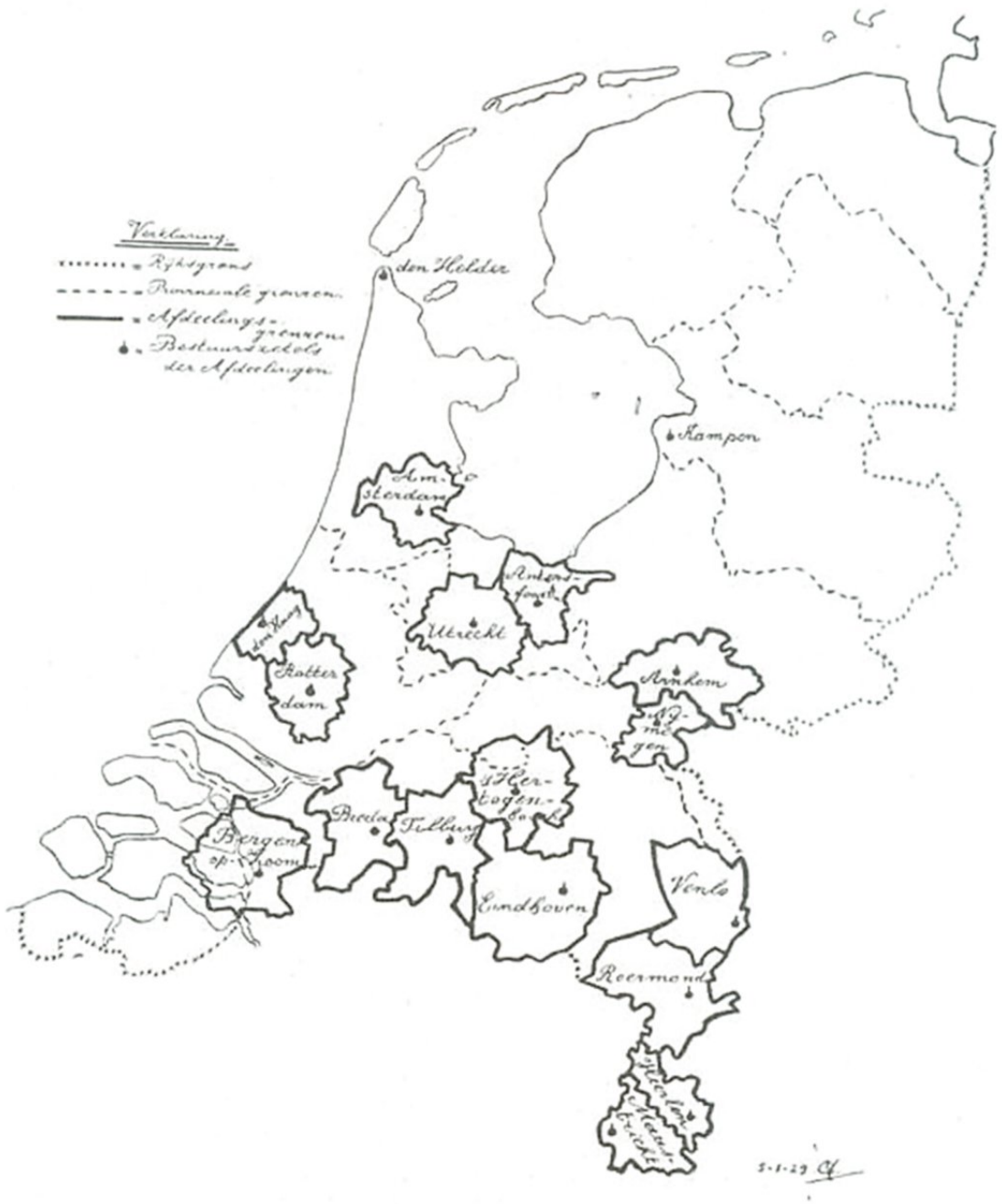


De retraite van 1936.
Collectie drs. W.A.M. de Bruijn, Apeldoorn.

ficieren hielden vast aan een typische militaire identiteit, maar stonden tegelijkertijd ook midden in de burgermaatschappij. Meerdere katholieke officieren waren, binnen en buiten de krijgsmacht, zeer actief voor hun geloofsgemeenschap. Gelet op de grote hoeveelheid nevenfuncties die zij hadden, moeten sommigen van hen vrijwel elke avond van huis zijn geweest. Dit was overigens vrij gebruikelijk binnen de elite, burgerlijk of militair, in het verzuilde Nederland.

P.J. van Munnekrede, in het dagelijks leven de directeur van de Hogere Krijgsschool, was een hoofdofficier die zich volledig inzette voor de katholieke zaak. Zelfs voor toenmalige begrippen had hij een drukke agenda. Van Munnekrede was een van initiatiefnemers van de ARKO en hanteerde vanaf 1924 jarenlang de voorzittershamer. Daarnaast vervulde hij, alleen al in 1929, een commissariaat bij het Rode Kruis en was hij ondervoorzitter van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschappen. Op politiek gebied timmerde hij ook aan de weg: voor de R.K. Staatspartij was hij behalve ondervoorzitter voor de afdeling Den Haag ook nog eens adviserend lid voor de landelijke partijraad. Dat het stereotype van de officier als militaristische houwdegen zeker niet opging voor Van Munnekrede, bleek het duidelijkst uit zijn lidmaatschap van de Roomsch-Katholieke Vredesbond.

Evenals voorzitter Van Munnekrede bevond de ARKO zich midden in het roomse verenigingsleven en onderhield de vereniging goede banden met de katholieke burgerij. Ten tijde van het tienjarig jubileum, in 1929, hoefde een katholieke officier zich op het persoonlijke vlak geen 'ongelukkig schepsel' meer te voelen: binnen het officierskorps én de katholieke burgerij telde hij als volwaardig mee. In een decennium waarin de waardering voor de krijgsmacht naar een historisch dieptepunt daalde, was dat een hele prestatie.



F. Grenzen der Afdeelingen van de A.R.K.O.

De achttien landelijke afdelingen van de ARKO in 1929. *Gedenkboek A.R.K.O. 1929.*

Literatuur

- Alting von Geusau, J.T., 'De Legerhervorming', in: *Militaire Spectator* 90 (1921) 58-65.
- Damen, C., *Pax Dom Pierre Verberne* 1874-1953. *Proeve ener biografie* (Oosterhout 1955).
- Graafland, J.A., (ed.), *Gedenkboek van de Algemeene Roomsch-Katholieke Officierenvereeniging ARKO* 1919-1929 (Maastricht 1929).
- Kooiman J. (ed.), *De Nederlandsche strijdmacht en hare mobilisatie in het jaar 1914* (Purmerend 1915).
- Rooij, de, P., *Republiek van Rivaliteiten: Nederland sinds 1813* (Amsterdam 2002).
- Schoenmaker B., *Burgerzin en soldatengeest* (Amsterdam 2009).
- Schoenmaker B., F. Baudet, *Officieren aan het woord: de geschiedenis van de Militaire Spectator 1832-2007* (Amsterdam 2007).
- Verberne, J.P.J.,'Het R.K. Defensie-rapport', in: *Militaire Spectator* 89 (1920) 442-450.

De afvoer van Duitse krijgsgevangenen naar Engeland in mei 1940[1]

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

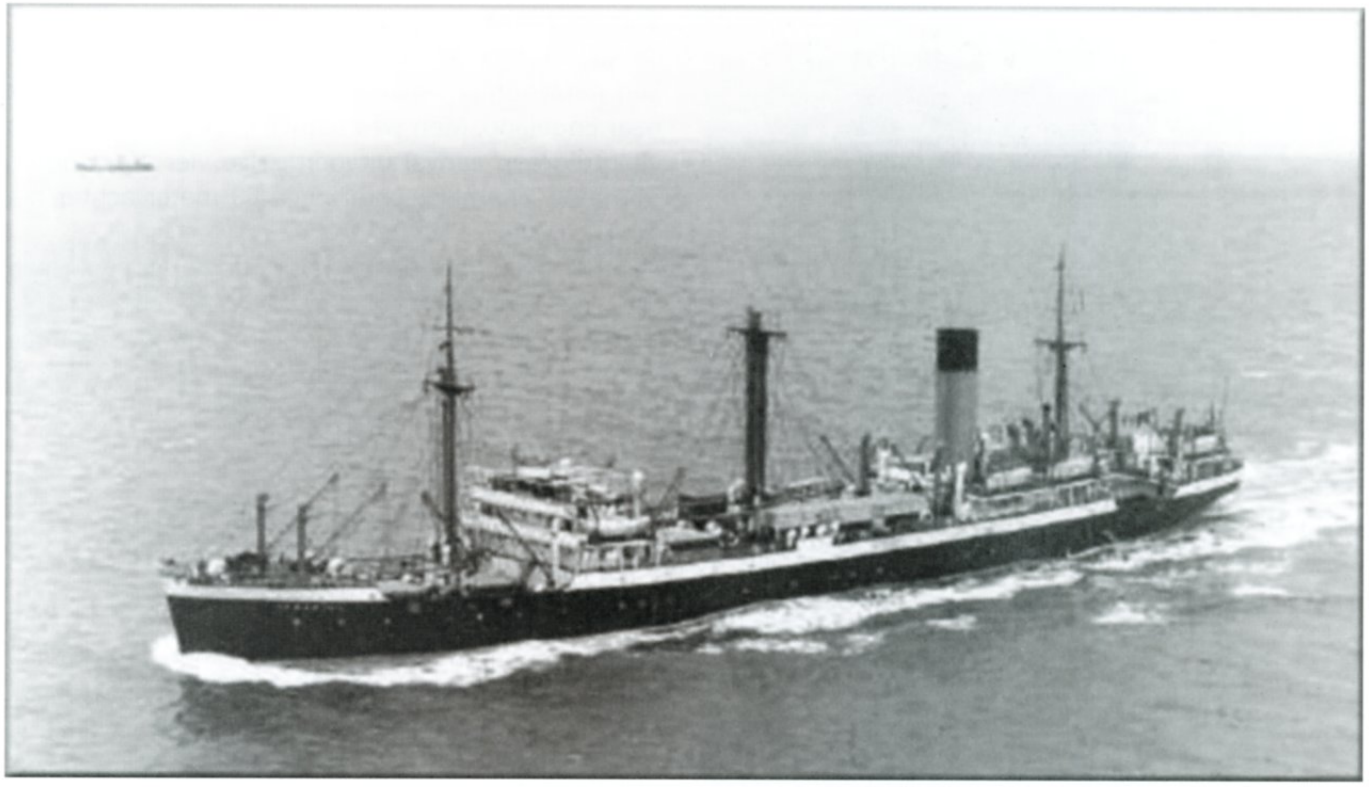
Inleiding

Tot de verliezen die de Duitsers tijdens de mislukte luchtlandingsoperatie om Den Haag in mei 1940 leden, behoorden vele honderden militairen van hun luchtlandingsdivisie, parachutisten en de bemanningen van talrijke neergeschoten of gelande vliegtuigen die door Nederlandse troepen krijgsgevangen waren gemaakt. Het totaal zou tot circa 1.745 oplopen. Ongeveer 1.350 van hen konden - voor een deel zelfs even ná de Nederlandse capitulatie - naar Engeland worden afgevoerd. Om en nabij de 400 - meest gewonden - bleven achter en werden door de Duitsers bevrijd.
De luchtlandingen vormden een van de vele verrassingen die het Blitzkriegoffensief in mei 1940 kenmerkten. Noch in Nederland, noch in Frankrijk en Engeland was bekend dat de vijand over zo'n groot luchtlandingspotentieel beschikte. De Duitsers hadden dit op een voortreffelijke wijze verborgen kunnen houden. Het spreekt vanzelf dat men in Den Haag niet was voorbereid op het onderbrengen van zoveel krijgsgevangenen. Er moest dus op die eerste oorlogsdag snel en op grote schaal geïmproviseerd worden. Een waarlijk niet geringe opgave. Er diende immers niet alleen het onderdak geregeld te worden, maar ook de verzorging en bewaking.
Op de eerste oorlogsdag werden Duitse krijgsgevangenen ondergebracht in de cellulaire barakken van de strafgevangenis te Scheveningen, het Circus in Scheveningen, de Nieuwe Frederikkazerne, de Oude Alexanderkazeme met de Manege aan de Borneostraat. Al die locaties hadden een min of meer beperkte capaciteit en toen die uitgeput dreigde te raken, kwam daar nog het KLM-gebouw bij (aan de huidige Plesmanweg). Aanvankelijk was dit bestemd voor gearresteerde Rijksduitsers en NSB-ers. Buiten de Residentie ging dit op dezelfde manier. Zo kwamen er onder meer verzamelplaatsen op de Paardenmarkt te Delft, het politiebureau te Rijswijk, in de Doelenkazerne te Leiden, in Gouda, het fort Hoek van Holland, in Den Helder en het fort Nieuwersluis.
Voor de bewaking werden om begrijpelijke redenen geen geoefende troepen gebruiken. Hiervoor werden rekruten aangewezen; in Den Haag voornamelijk enkele compagnieën van het 17de Depotbataljon en personeel van het Depot Bereden Artillerie. Deze troepen stonden plotseling voor een taak die zij nimmer hadden verwacht. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er vooral op het gebied van de registratie weinig uniformiteit bestond. Door de korte duur van de oorlog ontbrak de tijd om goede richtlijnen te verstrekken. Over het algemeen beperkte men zich voorlopig tot het noteren van namen en rangen of van namen alléén. In andere gevallen bleef dit gedeeltelijk of zelfs geheel achterwege, omdat men vond dat onderbrenging en verzorging prioriteit moesten hebben. Daar had men de handen al mee vol.
Voorts moesten de vele gewonde krijgsgevangenen naar diverse ziekenhuizen worden getransporteerd. In Den Haag waren dat het Militair Hospitaal, de Gemeenteziekenhuizen aan de Zuidwal, de Diaconessenrichting, het Rode Kruisziekenhuis en het ziekenhuis van den H.Joannes de Deo. Voorts het Centraal Hospitaal St.Antoniushove te Voorburg; het Oude- en Nieuwe Gasthuis en het Bethel- en het Hipolytus Ziekenhuis te Delft, het Diaconessenhuis, de Anna Kliniek en het Elisabeth Ziekenhuis te Leiden en ziekenhuizen in Gouda. Op al die locaties waarborgde het bestaande administratieve systeem een goede registratie. In vele gevallen heeft men daar buiten de persoonlijke gegevens ook de militaire onderdelen en adressen van familieleden in Duitsland kunnen noteren.

De eerste afvoer van krijgsgevangenen naar Engeland

Al op de 11de mei had generaal Winkelman bevolen een zo groot mogelijk aantal krijgsgevangenen via IJmuiden naar Engeland te laten afvoeren. Het eer-

[1] Dit artikel is onder meer gebaseerd op het hieromtrent vermelde in de 8e druk van mijn boek *De Slag om de Residentie*, waaraan tal van aanvullende bijzonderheden zijn toegevoegd.



Het m.s. *Phrontis* van de Nederlandse Stoomvaart Maatschappij Oceaan.
Documentatie auteur.

ste transport dat met dit doel uit Den Haag vertrok, stond onder leiding van kapitein dr. J. M. Somer. Voor begeleiding en bewaking kreeg hij een compagnie infanterie mee. In zijn op 24 mei gedateerde rapport meldt de kapitein dat hij op de 12de mei ongeveer 250 Duitse krijgsgevangenen ophaalde uit het Circus Scheveningen en ongeveer 300 uit de strafgevangenis te Scheveningen. Deze plotselinge afvoer bracht bij de Duitsers een schok teweeg. Ze waren kennelijk overtuigd van een spoedige bevrijding. Vooral in de strafgevangenis waren volgens Somer de protesten niet van de lucht. Er werd op de deuren geslagen en gebeukt, waarbij de Nederlanders werden uitgemaakt voor 'Schweinhund' en 'Dreckhund'. Nu waren de Nederlandse soldaten bepaald niet in de stemming om dit over zich heen te laten gaan en ze maakten spoedig op radicale wijze een eind aan het kabaal. Somer zegt het heel keurig in zijn rapport: 'Er moest tot rust worden aangemaand, aan welke aanmaningen gevolgd werd gegeven.'

De gevangenen werden vervolgens met bussen naar het station Hollands Spoor gebracht, waar inmiddels nog een transport van 51 man uit de Oude Alexanderkazerne was aangekomen. Het totaal van ongeveer 600 man werd in een gereedstaande trein geleid, die omstreeks 17.00 uur in IJmuiden aankwam. Het was de bedoeling om ze met het m.s. *Westland* van de Koninklijke Hollandse Lloyd naar Engeland te transporteren. Het schip was echter naar zee vertrokken toen het kort tevoren door bommenwerpers was aangevallen. Het had opdracht om 's nachts weer binnen te varen, maar kreeg buitengaats van twee Britse torpedobootjagers bevel naar Engeland te gaan. Toen men dit ontdekte werd vanuit Nederland de telegrafische order gegeven om weer terug te keren. Hieraan gaf de gezagvoerder onmiddellijk gevolg, doch het lukte hem niet de ingang tussen de volledig verduisterde IJmuidense pieren te vinden. Wegens het voortdurende luchtgevaar besloot hij ten slotte toch naar Engeland te varen. De krijgsgevangenen werden voorlopig in de kelders van de vishallen ondergebracht, in afwachting van een ander schip.

In IJmuiden waren overigens al Duitsers aanwezig. Waarschijnlijk als eerste was daar de autobus met Duitse officieren gearriveerd, die in Leiden door een misverstand was beschoten. In de avond van de 12de mei kwam ook een autocolonne uit Nieuwersluis binnen, onder leiding van de 2de luitenant J.J. Vredeveldt. Het betrof hier 73 gevangenen uit Gouda, die de vorige dag naar Nieuwersluis waren gebracht. Ze waren afkomstig uit de vele transportvliegtuigen die in de omgeving van Gouda noodlandingen hadden gemaakt. Verder arriveerden bus- en vrachtautotransporten met circa 145 krijgsgevangenen uit onder meer Delft, Leiden, Katwijk, de gevangenis te Haarlem, Den Helder en het fort Spijkerboor bij Amsterdam. Door het 3de Legerkorps werden 44 Duitsers afgevoerd, allen parachutisten en luchtlandingstroepen uit vlieg-



A.J.F.M. Egter van Wissekerke.
Met dank aan J. Egter van Wissekerke, Heemstede (red.).

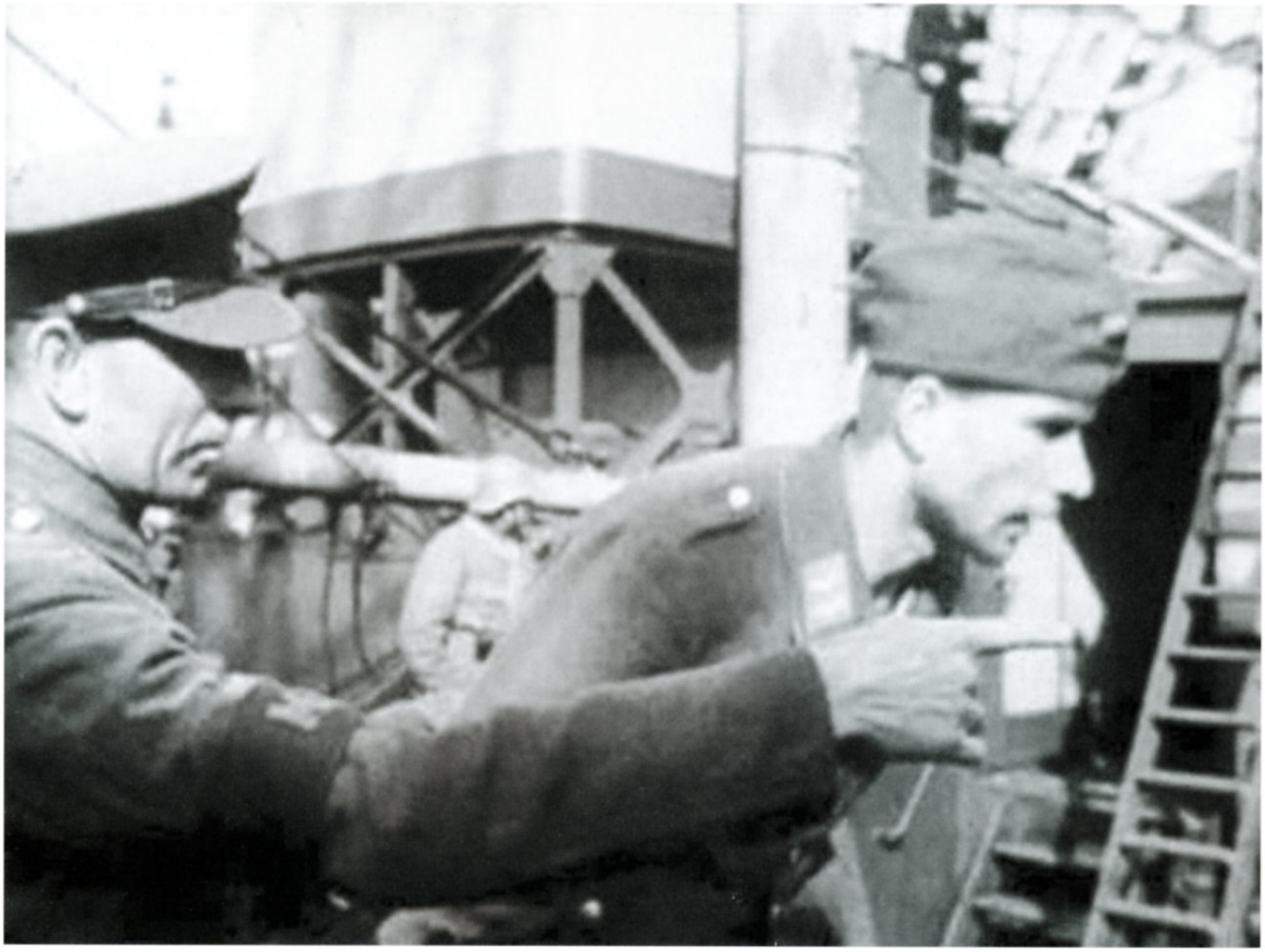
tuigen die in het gebied van de grote rivieren waren neergekomen. Brigade B zond 31 gevangenen; daarbij waren 24 man luchtlandingstroepen en vliegers. De overigen waren SS-ers die aan het Maas-Waalkanaal gevangen waren genomen. Uit de omgeving van Dordrecht kwamen tenslotte ongeveer 120 Duitsers, die aanvankelijk per schip via Gorinchem naar Vianen waren gebracht.[2] Alles bij elkaar kwamen ongeveer 410 krijgsgevangenen met autovervoer in IJmuiden aan. Ze werden bij de 600 anderen van het treintransport gevoegd.
Om 05.30 uur in de morgen van de volgende dag bracht men ze naar het inmiddels gereedliggende m.s. *Phrontis* van de Stoomvaartmaatschappij Oceaan uit Amsterdam. De stuurman W.H.A. van Meerkerk kreeg de opdracht ze bij het aan boord gaan te tellen. Volgens zijn rapport waren het precies 1.011 man.[3]
De stemming onder de Duitsers was nu zeer bedrukt. Een detachement mariniers ging als bewaking mee naar Engeland. Men was nauwelijks op zee toen een vliegtuig een aanval uitvoerde. De vier afgeworpen bommen kwamen echter circa 50 meter achter het schip terecht.
Daarna kon de Phrontis de reis ongehinderd voortzetten. Voor de Britse kust werd men verwelkomd door een Engelse torpedobootjager, die 'Congratulations' seinde. Op de vraag 'waarom?' werd geantwoord dat men door een mijnenveld was gevaren, dat zojuist was aangelegd.

Laatste krijgsgevangenentransport naar Engeland

Op de 14de mei bevonden zich nog steeds vele gevangengenomen Duitsers in Den Haag. Er was daarom besloten wederom een trein naar IJmuiden te sturen. Ditmaal werd de 1ste luitenant van de Koninklijke Marechaussee A.J.F.M. Egter van Wissekerke met het transport belast. Voor begeleiding en bewaking kreeg hij een detachement marechaussee mee.
De Duitsers in het KLM-gebouw had men ondertussen bij hun lotgenoten in de Oude Alexanderkazerne gevoegd. Vervolgens werd de gehele afdeling van 277 krijgsgevangenen onder leiding van de genoemde luitenant naar het station Hollands Spoor afgemarcheerd. In de Nieuwe Frederikkazerne waren 176 Duitsers ondergebracht. Slechts 62 van hen, onder wie alle officieren, arriveerden eveneens op het station. Alle overigen hadden niet levensgevaarlijke schotwonden opgelopen en waren - na in hospitalen te zijn verbonden - naar de laatstgenoemde kazerne doorgestuurd. Daar medische nabehandeling gedurende het transport niet kon worden verzekerd, liet men ze achter. Na de capitulatie zijn ze voor verdere verzorging weer opgenomen. De meeste in het Centraal Hospitaal St.Antoniushove in Voorburg, een kleiner aantal in de gemeente ziekenhuizen en het Militair Hospitaal.
Op het station werd door Duitse officieren weer heftig geprotesteerd. Ze zagen niet in waarom ze nu weer verplaatst moesten worden; de oorlog zou toch snel afgelopen zijn. Luitenant Egter van Wissekerke kapte dit af met de mededeling, niets met hun verhalen te maken te hebben; ze hadden maar te doen wat bevolen werd.
In de late middag kwam de trein met de 339 krijgs-

[2] Dit laatste transport wordt vermeld in het 'Verslag van de gebeurtenissen op 10-14 Mei 1940 en de werkzaamheden van het Stafkwartier Groep Merwede Oostfront Vesting Holland', p. 4.

[3] Dit aantal lijkt het meest betrouwbaar. Het betreffende Nederlandse stafwerk *West-en Noordfront Vesting Holland-mei 1940* komt op globaal 900 man; de journalist Ko van Leeuwen noemt in zijn onderzoek (gepubliceerd in de IJmuidercourant) 1.100 man.



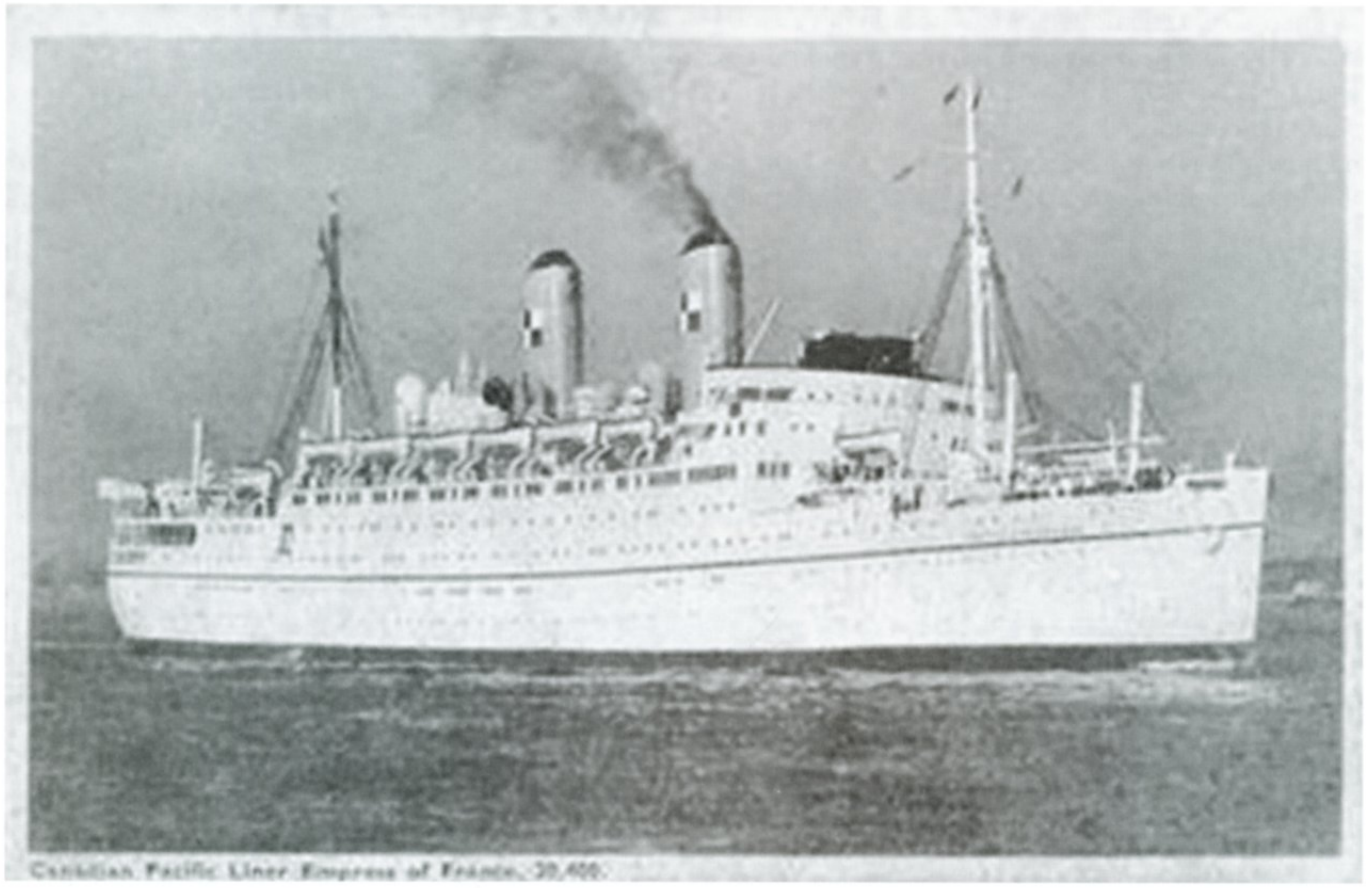
Een Engelse militair wijst in Dover een krijgsgevangen Duitser die juist van de Texelstroom afkomt, waar hij zich moet opstellen. Op het schip is achter de rechterschouder van de Duitser nog juist één van de Nederlandse militairen van het bewakingsdetachement te zien.
Documentatie auteur.

gevangenen in IJmuiden aan.[4] Voor de overtocht naar Engeland was het S.S. *Texelstroom* van de Hollandse Stoombootmaatschappij bestemd. Ondertussen was de capitulatie een feit geworden. Volgens het verslag van gezagvoerder A.J.E. Lefering lag zijn schip nog te wachten toen een kapitein van de landmacht hem kwam vertellen dat het schip, met of zonder krijgsgevangenen, om 17.00 uur moest vertrekken. In zijn boek Geschiedenis van de Nederlandse *Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* geeft K.W.L. Bezemer de volgende beschrijving van wat er daarna gebeurde:

De kapitein van de Landmacht herhaalde: 'Wij moeten weg, Winkelman heeft gecapituleerd.' Dit weigerde Lefering te geloven, waarna hij de officier de noodlotstijding in het bijzijn van zijn 1ste stuurman liet herhalen. Toen de kapitein nogmaals nadrukkelijk zei dat er was gecapituleerd, zwichtte de gezagvoerder van de Texelstroom en vertrok. Na voorzichtig manoeuvreren werd de open zee bereikt en op dat ogenblik verscheen een marinesloep met de order terug te keren, omdat de gevangenen toch waren gearriveerd. Het was de laatste groep, een 300 à 400 man Duitse parachutisten, onder marechausseebewaking per extra trein uit Den Haag weggestuurd.

Zo kon ook dit laatste transport aan boord worden gebracht, ná de capitulatie waarvan luitenant Egter van Wissekerke echter zelf niets had vernomen. Met

[4] Over het juiste aantal ingescheepte krijgsgevangenen wordt door getuigen vaak verschillend gerapporteerd. Lijkt de telling door Van Meerkerk op de Phrontis geen reden tot twijfel te geven, voor de Texelstroom berust het aantal op onder meer de verklaring van de in het artikel genoemde officier die belast was met het transport en de inscheping van de gevangenen. Een andere (Britse) melding noemt 268 man.



Het s.s. *Duchess of York* van de Canadian Pacific Steamship Company vervoerde op 21 juni 1940 de Duitse krijgsgevangnenen naar Canada
Documentatie auteur.

enkele Duitsers had hij moeilijkheden gehad omdat ze niet aan boord wilden gaan, maar de dreigende karabijnen van de marechaussees hadden hen spoedig op andere gedachten gebracht. Voor de bewaking op het schip was een detachement kustartilleristen van ongeveer veertig man aangewezen, onder commando van kapitein mr. R.P.J. Derksema. Volgens Bezemer was de *Texelstroom* eerst omstreeks 19.00 uur weer in zee. Even later werd men vanuit de lucht met mitrailleurvuur aangevallen. Het koste één gewonde. In de morgen van de 15de mei was de overtocht voltooid.

Nasleep

De Duitsers ontdekten spoedig dat vele krijgsgevangenen naar Engeland waren afgevoerd. 'Tot Generalfeldmarschall Görings intense ergernis', aldus Lou de Jong.[5] Dit misnoegen was wel begrijpelijk. Het betrof hier immers in hoofdzaak speciale troepen die een kostbare en voor die tijd uitzonderlijke opleiding hadden gekregen. Troepen, die niet snel vervangen konden worden en van grote betekenis waren voor de verdere oorlogvoering. Daarbij kwamen nog de buitengewoon zware Duitse verliezen aan luchttransport. Dit alles was vooral van belang in verband met het toen bestaande plan om nog in 1940 een invasie in Engeland uit te voeren, bekend onder de codenaam 'Seelöwe' In een na de oorlog geschreven stafwerk van de Studiengruppe Geschichte des Luftkrieges wordt hieromtrent opgemerkt:

De hoge verliezen aan mensen en materiaal die de operatie om Den Haag tot een mislukking stempelden, waarschuwde het opperbevel voor te ver strekkende bedoelingen bij latere plannen als die voor Seelöwe, Malta en Gibraltar.[6]

Op 18 mei 1940 beval de 22e Divisie (de enige voor luchtlandingen opgeleide divisie van de Duitse strijdkrachten) het gehele operatieterrein rond 's-Gravenhage systematisch af te zoeken naar nog vermiste militairen. In het bijzonder dienden de schepen in de

[5] L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* (wetenschappelijke uitgave) 3 ('s-Gravenhage 19..) 434.

[6] Werner Pissin, *Der Einsatz der Luftlandetruppen im Westen 1940* (Hamburg 1958) 209.

havens te worden onderzocht op eventueel achtergebleven Duitse krijgsgevangenen. Het had geen enkel resultaat. Op de 22e van diezelfde maand volgde wederom een opdracht waarin onder meer werd opgemerkt:

Het is verboden om met burgers of soldaten die niet tot de divisie behoren, over bijzonderheden van de gevechten in Holland te spreken (...) De verliezen die de luchtlandingstroepen hebben geleden en de verliezen aan transportvliegtuigen dienen eveneens geheim te worden gehouden, daar de tegenstander hieruit conclusies zou kunnen trekken ten aanzien van de inzetbaarheid van de luchtlandingstroepen. Bij gesprekken in café 's en in het openbaar dient de grootste terughoudendheid in acht te worden genomen. De vijand luistert mee![7]

Wat de Duitsers bijzonder stak was het feit dat er na de capitulatie nog een schip met gevangenen was vertrokken. Dat was in feite in strijd met de oorlogsregels. Zij stelden een onderzoek in, waarbij onder andere luitenant Egter van Wissekerke door SS-ers aan een scherp verhoor werd onderworpen. Ze oefenden zware druk op hem uit, teneinde hem te laten bekennen dat hij in strijd met de capitulatieorders had gehandeld. Bij herhaling dreigden zij hem zelfs gevangen te zetten en naar een concentratiekamp te sturen. De luitenant hield echter naar waarheid vol, het bericht over het beëindigen van de strijd eerst te hebben gehoord toen hij na het volbrengen van zijn taak met zijn marechaussees op de terugweg was naar Den Haag. Men weigerde dat te geloven. Tot hij op een gegeven moment opmerkte dat, indien hij het wèl had geweten, toch zeker van de gelegenheid gebruik zou hebben gemaakt, naar Engeland te ontsnappen. Daar moesten ze even over nadenken. Eén van de Duitse officieren sprak toen de verlossende woorden: 'Der Oberleutnant hat recht' (De 1ste luitenant heeft gelijk). Egter van Wissekerke mocht gaan!
Daarmee was de zaak niet afgedaan. De Duitse militaire attaché, Generalleutnant Wenniger, wenste onder meer een lijst met de namen van de afgevoerde krijgsgevangenen. Dat bleek al spoedig een ondoenlijke zaak. Dit als gevolg van de uiterst gebrekkige administratie die op de verzamelplaatsen was gevoerd. De lijsten die nog bestonden leverden slechts enkele honderden namen op. Daarbij kwam nog dat de namen uit het register van de cellenbarakken te Scheveningen door de Duitsers zelf al in beslag waren genomen. Een en ander werd de bezetter als volgt 'verkocht':

Gelijk uit de diverse rapporten blijkt is allereerst aandacht moeten gewijd worden aan de beveiliging der stations en de bewaking van de krijgsgevangenen. Inzonderheid geldt dit voor het circus te Scheveningen. Daarnevens waren sommige heren officieren tevens belast met de bewaking van burgers. Dit heeft er toe geleid, dat het opnemen der namen slechts gedeeltelijk is kunnen geschieden, terwijl in de grote drukte ook nog enige lijsten zijn zoekgeraakt (...) Aan de Duitse autoriteiten moge in overweging worden gegeven zich te wenden tot het Rode Kruis, hetzij - en zulks zal een spoediger resultaat opleveren - tot de Zwitserse gezant te 's-Gravenhage of te Berlijn, opdat deze zich tot zijn ambtgenoot in Londen wende, die aldaar de Duitse belangen behartigt.[8]

De in Engeland aangekomen krijgsgevangenen zijn daar niet lang gebleven. Bevreesd voor de dreigende Duitse invasie, werden ze om veiligheidsredenen op 21 juni 1940 via Liverpool naar Canada gebracht. Dat gebeurde met het *s.s. Duchess of York* van de Canadian Pacific Steamship Company. De reis duurde zeven dagen, waarna het schip behouden in Quebec arriveerde.
Vermeldenswaard is nog het volgende. In 2008 verscheen een werk van Renate Held, getiteld 'Kriegsgefangenschaft in Grossbritannien'.[9] Daarin wordt in een 'Tabellarisch Übersicht' onder meer vermeld dat op 18 december 1940 het aantal krijgsgevangenen dat vanaf het begin van de oorlog, over de gehele wereld in Britse handen was, 3.594 bedroeg. Daarbij waren de in Noorwegen, België, Frankrijk, op zee en elders door de Britten gevangen genomen Duitsers bij inbegrepen, Evenals het Luftwaffepersoneel dat (onder meer tijdens de 'Battle of Britain') in Engeland zelf krijgsgevangen was gemaakt. Het is duidelijk dat de uit Nederland afgevoerde Duitsers daar een zeer groot deel van hebben gevormd.

[7] 22. Division, Abt.Ic Nr.425/40 Geh. d.d. 22.5.1940.

[8] Brief Algemeen Hoofdkwartier, Sectie IVa van 29 mei 1940 (ongenummerd).

[9] Renate Held, *Kriegsgefangenschaft in Grossbritannien* (München 2008).

De camouflage van de vliegtuigen van de Militaire Luchtvaart KNIL in de periode 1940-1942

Dr. Peter C. Boer (illustraties Bert van den Broeke)

Inleiding

Voorafgaand aan het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in Europa voerden de vliegtuigen van het Wapen der Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (ML/KNIL, toen nog geen Wapen maar een Afdeling) een ratjetoe aan camouflagekleuren en -schema's of zelfs helemaal geen camouflagekleuren. Zo waren bijvoorbeeld de rompen van de Fokker C.10 verkenners 'kaki' (een vrij donker groen, 'best match' FS 24098), die van de Koolhoven FK.51 lesvliegtuigen 'camouflagebruin' (een soort, ook in Nederland op lesvliegtuigen gebruikt, chocoladebruin, 'best match' FS 20117) en waren de rompen van de Glenn Martin B-10 bommenwerpers lichtblauw en de vleugels geel zoals bij het U.S. Army Air Corps (USAAC). Wel hield de ML al in 1938 een voorraad 'camouflagegroene' verf en dope aan, om in tijden van oplopende spanning de bommenwerpers te kunnen camoufleren. Deze kleur zou, zoals hierna zal worden uiteengezet, in 1940 een van de standaard camouflagekleuren op de operationele vliegtuigen van de ML worden. De operationele vloot van de ML, toen nog volop in opbouw, bestond in het najaar van 1939 uitsluitend nog uit Glenn Martin B-10 bommenwerpers en wel van vier verschillende subtypes (WH-1, -2, -3 en 3A). Pas in juli 1940 formeerde de ML op Andir een eerste afdeling jachtvliegtuigen met de eerste uit de V.S. ontvangen Curtiss H-75A-7 Hawks.

Toen in het najaar van 1939 de Tweede Wereldoorlog in Europa daadwerkelijk losbarstte, kocht de ML/KNIL extra 'camouflagegroene' verf en dope in om *alle* operationele vliegtuigen in tijden van oplopende spanning en buitengewone omstandigheden op een zinvolle wijze te kunnen camoufleren. Voorlopig bleef de camouflageverf en dope echter nog in opslag.[1] De kleur 'camouflagegroen' betrof in feite de al langere tijd bestaande olijfgroene camouflageverf die ook op alle voertuigen, geschut etc. van het KNIL was te vinden. Deze kleur was door het KNIL zelf door middel van veldexperimenten ontwikkeld en was een duidelijk andere kleur dan het hiervoor genoemde 'kaki'. De door de ML gebruikte matte vliegtuigverf en dope in de kleur 'camouflagegroen' werd door het KNIL via een handelsfirma op Java besteld in de V.S. bij de firma DuPont. Hoe deze kleur er precies uitzag, wordt eveneens hierna beschreven.[2]

Nederland in oorlog, camouflage en camouflageproeven in Indië

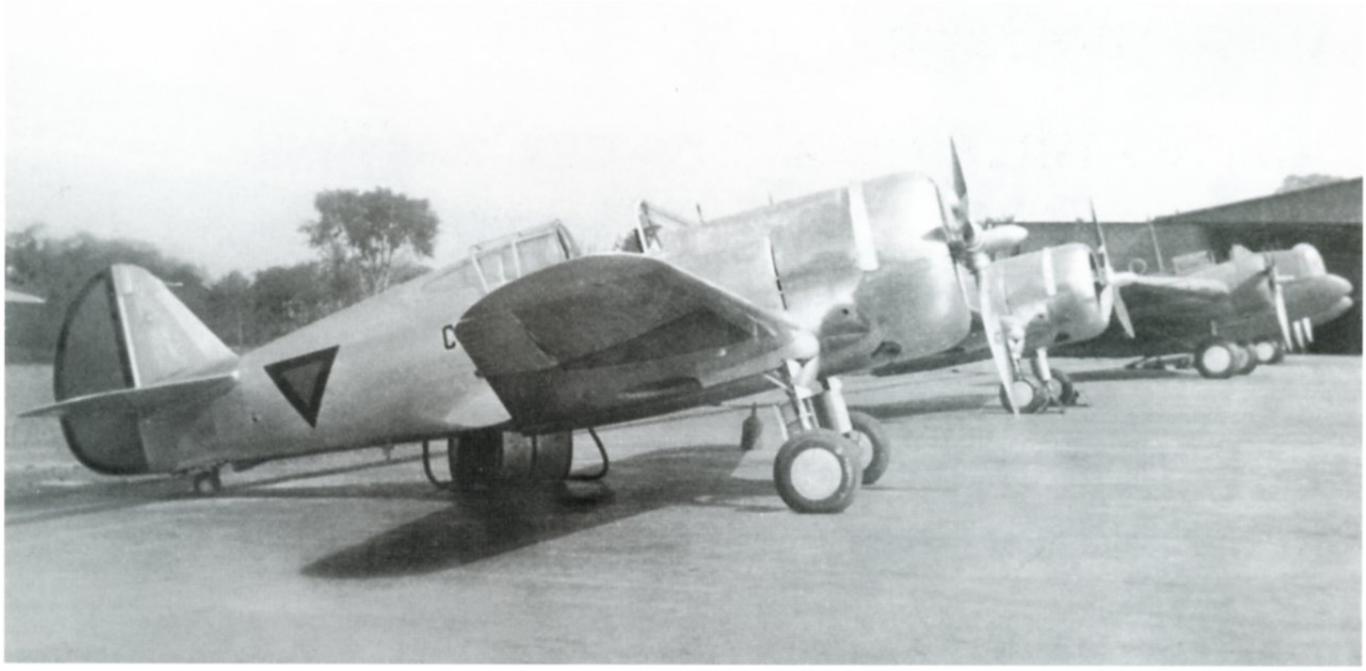
In april 1940 viel het Duitse leger Denemarken en Noorwegen binnen. Als Nederland daadwerkelijk in oorlog zou raken, verwachtte het KNIL Duitse 'raiderschepen' in de Indische wateren en de bommenwerpers van de ML waren onder andere nodig voor het aanvallen van deze 'raiders'. De Staf van de ML begon met het uitwerken van plannen om de bommenwerpervloot van de ML zo snel mogelijk volledig operationeel te maken. Een van de maatregelen waartoe werd besloten, was het daadwerkelijk camoufleren van de Glenn Martin bommenwerpers, hier werd omstreeks begin mei 1940 mee begonnen. Als eerste werden negen nieuwe Glenn Martin WH-3A's, bestemd voor de afdeling 1-VI.G.II, door de Technische Dienst (TD) van de ML te Andir volledig 'camouflagegroen' gespoten.[3]

Direct na de bezetting van Nederland, rond 16 mei 1940, besloot men om alle ingedeelde vliegtuigen

[1] Interviews met ir. C.W.A. Oyens en A.B. Wolff.

[2] Interviews met ir. C.W.A. Oyens, J.C. Benschop, K.B.A. Karssen, W.H. Goudswaard, P.M. van der Spoel en A.H. Erdkamp. De eerder gebruikte verven en dopes 'khaki' en 'camouflage-bruin' waren half-mat (semi-gloss), 'camouflagegroen' was mat.

[3] Correspondentie auteur met A.D.M. Moorrees (1986) en A.A.M. van Rest (1982-83). 1-VI.G.II staat voor 1e afdeling der IIe Vliegtuiggroep. Voor de duidelijkheid zijn de Glenn Martin afdelingen in dit artikel aangeduid met de afkortingen ingevoerd in augustus 1940.



Twee nieuw opgebouwde Curtiss H-75A-7 Hawks gefotografeerd bij de Technische Dienst van de ML te Andir in juli 1940. Op de achtergrond staan twee Glenn Martin WH-2 bommenwerpers.
Officiële ML-foto, via G.J. Casius.

van de ML te camoufleren. Alle bommenwerpers, jachtvliegtuigen (voorlopig slechts één Fokker D.21) en transportvliegtuigen (voorshands een tweetal Fokker F.7's en een mobilisabel Waco privé vliegtuig) werden daarop volledig in de kleur 'camouflagegroen' gespoten. Dit vooruitlopend op een op te stellen camouflageplan voor de volledige infrastructuur en alle voertuigen, vliegtuigen en andere 'hardware' van de ML. De gebouwen, hangars etc. wilde men niet alleen in camouflagekleuren spuiten, maar ook door middel van beplantingen moeilijker vanuit de lucht herkenbaar maken. De ML huurde een civiele plantkundige in om hierbij behulpzaam te zijn. Deze deskundige adviseerde in juni-juli 1940 ook over mogelijk toe te passen camouflageschema's met twee kleuren donkergroen voor de Glenn Martin bommenwerpers en de Curtiss H-75A-7 Hawk jachtvliegtuigen.[4]
In mei 1940 viel ook het besluit om voor de volledig in 'camouflage-groen' gespoten Glenn Martins een al in 1939 ontworpen camouflageschema met een licht grijze kleur op de onderzijde uit te proberen. Dit om de zichtbaarheid vanaf de grond op vlieghoogtes tussen 3.000 en 5.000 meter te verminderen, zowel tegen een achtergrond van wolken als in heldere lucht. Een geschikte kleur was al voor handen, omdat in 1939 verschillende tinten grijs en grijsblauw waren uitgeprobeerd op een Glenn Martin WH-3. Als beste oplossing om de zichtbaarheid te verminderen kwam toen een heel lichte kleur mat grijs uit de bus, een kruising tussen 'cream white' en licht grijs. Een kleur die de vliegers van het volledig in bedoelde kleur gespoten vliegtuig tijdens formatievliegen in heiig weer als gevaarlijk beschouwden voor de vliegveiligheid. Verf en dope in deze kleur 'licht grijs' waren in 1939 besteld in de V.S. bij DuPont, om de nieuwe in dat jaar afgeleverde WH-3A's voor de ingebruikname (in 1940) deels in 'camouflagegroen', deels in 'licht grijs' te kunnen camoufleren.[5] De uitvoering van dat voornemen liep wat vertraging op, zoals al vermeld werden de eerste negen WH-3A's voor 1-Vl.G.II volledig 'camouflagegroen' gespoten, en werd niet volledig uitgevoerd.
Een tweetal nieuwe Glenn Martin WH-3A's (de M582 en de M586) werd door de TD te Andir begin juni 1940 deels in 'licht grijs' gespoten. Vanwege de vliegveiligheidsaspecten werden alleen de onderzijde van de romp, de onderzijde van de vleugels (met uitzondering van de 'camouflagegroen' gelaten onderzijden van de vleugelvoorranden en vleugeltips), de onder-

[4] Interviews met ir. C.W.A. Oyens, J.C. Benschop, A.B. Wolff, W. Boxman (was bij Jag.1, later aangeduid als 1-Vl.G.IV, de afdeling uitgerust met de Hawk jagers, camouflage-officier en o.a. belast met het toezicht op de uitvoering van het Camouflageplan te Maospati en bijbehorende schuilterreinen zoals Ngoro).

[5] Interviews met D.T. de Bont, F. van den Broek, J. van Kruiselbergen en ir. C.W.A. Oyens (bevestigde dat de licht grijze verf al in 1939 in de V.S. werd besteld).



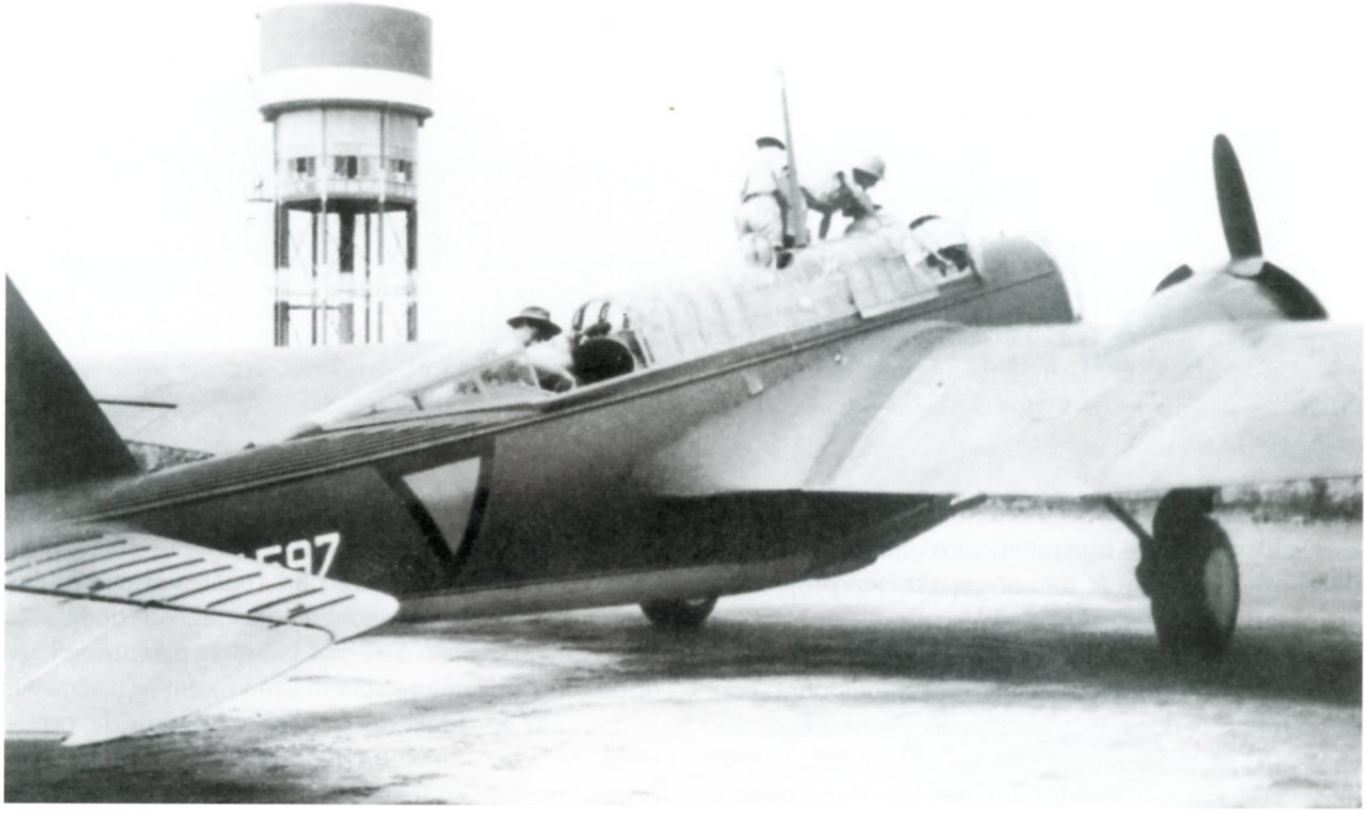
Glenn Martin M586 van afdeling 2-Vl.G.II gefotografeerd tijdens een bezoek aan Darwin op 16 mei 1941. Door de lichtval en het geringe contrast tussen de twee donkergroene kleuren van de camouflage is het verschil tussen deze kleuren bijna niet te zien. Ook de licht grijze onderzijde van het toestel is, evenals die van de op de achtergrond geparkeerde M597, vrijwel niet zichtbaar.
AWM, via G.J. Casius.

zijde van de motorgondels en de motorkappen en de onderzijde van de horizontale staartvlakken en hoogteroeren in 'licht grijs' gespoten. De proef slaagde als verwacht en het gevaar van botsingen bij formatievliegen liep door de donkere 'camouflagegroene' bovenzijde en rompzijkanten sterk terug. In de loop van juni 1940 spoot de TD te Andir ook zeven andere nieuwe voor afdeling 2-Vl.G.II bestemde WH-3A's (de M592 tm M597 en de M600) in dit proefschema.[6]
Tegen het einde van juni 1940 spoot de TD nog een andere nieuwe Glenn Martin WH-3A, de M591, in een geheel nieuw proefschema met op de bovenzijde en de romp een patroon van twee kleuren donkergroen en 'licht grijs' op de onderzijde. De ML wilde namelijk ook de zichtbaarheid (vanuit de lucht) van toestellen op de grond zoveel mogelijk verminderen, speciaal wanneer geparkeerd tegen een achtergrond van tropische vegetatie. De bovenzijde en de gehele romp (dus ook de onderzijde daarvan) van de Glenn Martin kreeg daarom een patroon van 'camouflagegroen' en 'donkergroen'. De kleur 'donkergroen' was gemaakt door 'camouflagegroen' te mengen met zwart. Deze camouflage kwam ook op de onderzijde van de vleugelvoorranden (inclusief die tussen motorgondels en romp), de onderzijde van de vleugeltips en een belendende strook plaatwerk over de breedte van de vleugel, op de onderzijde van de motorgondels en de motorkappen en, zoals al vermeld, op de onderzijde van de romp. Het bleek een prima compromis. De zichtbaarheid op zowel de grond als in de lucht, liep aanzienlijk terug. De proefnemingen duurden slechts enkele weken waarbij vanuit Andir en vanuit enkele schuilterreinen werd gevlogen. Ook vergeleek men op een van de schuilterreinen het effect van de camouflage met dat van een toestel in het oorspronkelijke proefschema van 'camouflagegroen' en 'licht grijs'.[7]
Medio juli 1940 werden de camouflageproeven afgesloten. Het nieuwe schema met twee kleuren donkergroen bleek een verbetering en werd per 1 augustus 1940, in een iets gewijzigde vorm, het standaard schema voor de Glenn Martin vloot. De strook plaatwerk op de vleugelonderzijde naast de vleugeltips werd nu licht grijs, maar voor het overige werd het camouflageschema van de M591 gehandhaafd. Hoe de kleuren er precies uitzagen, komt hierna nog aan de orde.[8] De werkwijze van de spuitploeg van de TD was als volgt.

[6] Interviews met ir. C.W.A. Oyens en P.A. Hoijer (werd in september 1940 beëdigd als officier voor de M582, foto van de beëdiging waarop de M582 in het proefschema), correspondentie auteur met C.W. Hundersmarck (1984, destijds als jong monteur betrokken bij de overname van de nieuwe WH-3A's) en A.D.M. Moorrees (1986, destijds als vlieger betrokken bij de overname van de nieuwe WH-3A's); verplaatsingorders Bw.3 (rooster met vliegtuignummers van WH-3A's over te vliegen naar Malang).

[7] Ibidem; gedateerde foto M591 in het proefschema.

[8] Interviews met A.B. Wolff (werd 15 juli 1940 te Andir geplaatst en maakte daar nog net het einde van de camouflageproefnemingen mee), ir. C.W.A. Oyens en J.C. Benschop; foto M598 (met de M599 als eerste in het standaardschema gespoten).



Glenn Martin M597 gefotografeerd van de andere zijde tijdens het bezoek aan Darwin op 16 mei 1941. De licht grijze onderzijde is nu duidelijk zichtbaar, evenals de 'donkergroene' baan op de rechtervleugel (die overigens niet geheel volgens het standaard schema is aangebracht).
AWM, via G.J. Casius.

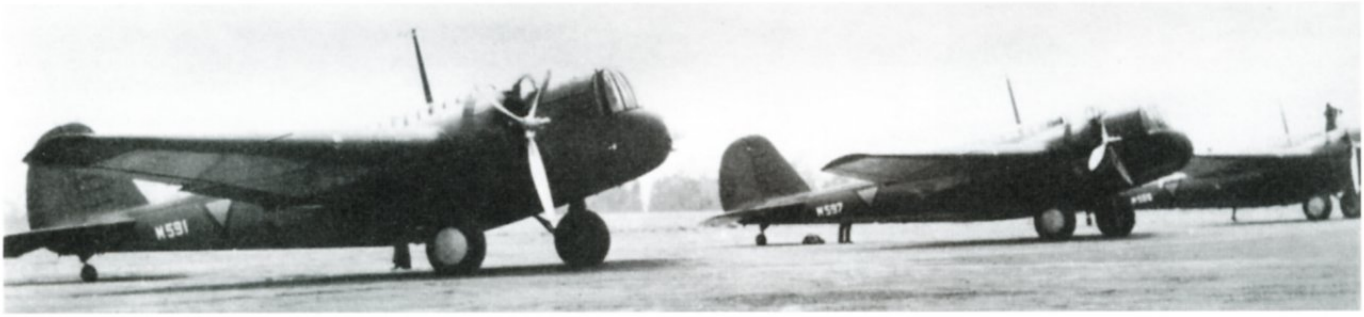
Eerst spoot men in 'camouflagegroen' de gehele romp (rondom), de bovenzijde van de vleugels inclusief de onderzijde van de vleugelvoorranden en de vleugeltips, de onder- en bovenzijde van motorkappen en motorgondels en de bovenzijde van de horizontale staartvlakken (inclusief de onderzijde van de voorrandjes). Vervolgens werd op alle nog niet gespoten delen van de onderzijde het 'licht grijs' gespoten en daarna werd op de bovenzijde, onderzijden van vleugelvoorranden etc. het 'donkergroen' aangebracht. Dit laatste spuitwerk gebeurde uit de losse hand, waardoor er in de camouflagepatronen nogal wat variatie ontstond. Er werd over de afgeplakte en afgedekte nationale kentekens, wingwalks (zwart) en registraties (in wit op de romp en het cijferdeel van de registratie in zwart op de vleugelvoorranden) heen gespoten. Het cockpitinterieur bleef aluminiumkleurig en de propellernaven en –bladen bleven aanvankelijk 'natural metal'. Vanaf medio 1941 spoot de TD echter de bladen na onderhoud of reparatie volledig 'donkergroen'. Hoe het standaard camouflagepatroon er uit zag, is aangegeven op de schetstekeningen met de zijaanzichten en het boven- en onderaanzicht van de Glenn Martin WH-3(A) in de bijlagen.[9]

De standaardcamouflage van 1 augustus 1940

De TD te Andir ging tot eind juli 1940 door met het volledig 'camouflagegroen' spuiten van de Glenn Martins van de Ie Vliegtuiggroep (Vl.G.I) te Andir (afdelingen 1-Vl.G.I, 2-Vl.G.I en de Glenn Martin Opleiding) en van de IIIe Vliegtuiggroep (Vl.G.III) te Tjililitan (afdelingen 1-Vl.G.III en 2-Vl.G.III). Per 1 augustus 1940 werd voor wat betreft de al ingedeelde toestellen overgeschakeld op spuiten in het nieuwe standaard schema van 'camouflagegroen', 'donkergroen' en 'licht grijs'.[10] De Glenn Martins te Andir en Tjililitan waren omstreeks medio augustus 1940 alle gecamoufleerd, dat wil zeggen deels volledig 'camouflagegroen', deels in het nieuwe standaardschema. De beschildering van de

[9] Naar een beschrijving door K.B.A. Karssen.

[10] Interviews met ir. C.W.A. Oyens, J.C. Benschop, A.B. Wolff (maakte in de periode 15 juli-15 aug. 1940 het volledig 'camouflagegroen' spuiten van de Fokker D.21 mee), K.B.A. Karssen, W.H. Goudswaard, P.M. van der Spoel en A.H. Erdkamp.



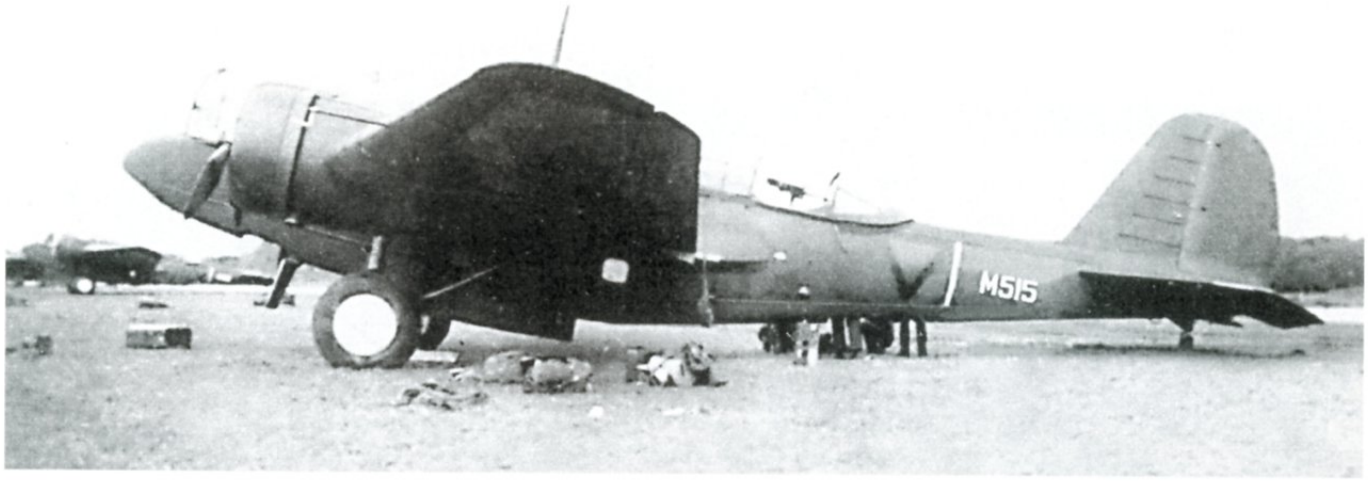
Glenn Martins WH-3A M591, M597 en M586 tijdens het bezoek aan Darwin op 16-17 mei 1941. Op deze niet al te beste foto is te zien dat op toestel M591 niet alleen de onderzijde van de vleugeltips, maar ook een belendende strook plaatwerk over de breedte van de vleugel in de twee kleuren donkergroen is gespoten.
AWM, via G.J. Casius.

'camouflagegroene' toestellen werd vervolgens geleidelijk door de TD te Andir aangepast, een project dat in januari 1941 werd afgerond.[11]
De vliegtuigen van de IIe Vliegtuiggroep (Vl.G.II) te Malang werden naar Maospati (Madioen) gevlogen voor het schilderwerk dat nog nodig was. De beschildering van de bommenwerpers van de afdelingen 1-Vl.G.II en 2-Vl.G.II die nog niet het nieuwe standaardschema hadden, werd aldaar aangepast in de periode tot en met januari 1941. De M591 van 2-Vl.G.II bleef echter vliegen in het hiervoor beschreven proefschema en negen toestellen van deze afdeling behielden na de aanpassing de licht grijze romponderzijde en licht grijze onderzijdes van motorgondels en motorkappen van het oorspronkelijke proefschema. Ook in de oorlogsperiode was dat nog het geval.[12]
Reservetoestellen van de TD te Andir (een aantal WH-1's en WH-2's en tien nieuwe WH-3A's, de M612 tot en met M621) kregen vanaf begin augustus 1940 deels het nieuwe standaard schema, namelijk alleen het 'camouflagegroen', dus inclusief 'camouflagegroen' op die delen die 'donkergroen' behoorden te zijn. De onderzijde werd gespoten bij daadwerkelijke indeling en op dat moment werden ook de 'donkergroene' delen van de camouflage op het 'camouflagegroen' aangebracht. De nieuwe reservetoestellen werden overigens wel in dit tijdelijke schema vanuit Andir ingevlogen en vlogen dus met gele ondervleugels, waarop ook nog de oorspronkelijke rozetten (in plaats van zwart gerande oranje driehoeken) waarmee de toestellen door de fabriek waren afgeleverd.[13]
Het nieuwe per 1 augustus 1940 van kracht geworden schildervoorschrift van de TD omvatte niet alleen de Glenn Martin bommenwerpers maar ook de nieuwe Curtiss H-75A-7 Hawk jachtvliegtuigen van de ML. De Hawks dienden een aan de Glenn Martin camouflage ontleend camouflage schema te krijgen met 'camouflagegroen' en 'donkergroen' op de bovenzijde, op de onderzijde van de vleugelvoorranden en de vleugeltips en op de gehele romp met uitzondering van de centersectie en de rompdelen achter de druppelvormige 'achteruitkijk ruiten'. De jagers werden te Andir overgespoten in de tweede helft van augustus (het spuiten van de Glenn Martins had prioriteit) en in de loop van september 1940, met een laatste toestel in oktober 1940. De onderzijde van de toestellen bleef 'natural metal' en werd niet licht grijs gespoten. Voor de jagers werd een licht grijze onderzijde niet noodzakelijk geacht en was de camouflage uitsluitend bedoeld om de zichtbaarheid op de grond te verminderen. Het eerste gecamoufleerde toestel was de C323, die echter abusievelijk C322 werd tijdens het opnieuw beschilderen. Het laatste toestel was de in oktober afgeleverde C334. Net als bij de Glenn Martins werd over de afgeplakte en afgedekte nationale kentekens, wingwalks (zwart), registraties (bij de Hawks alleen in zwart op de romp) en enkele opschriften op het bagageluik aan de bakboordzijde van de romp heen gespoten. Het cockpit interieur bleef aluminiumkleurig en de propellernaaf en –bladen bleven 'natural metal'. Pas medio 1941 ging de ML er toe over om van alle types de propellerbladen na onderhoud of reparatie volledig 'donkergroen' te spuiten. Hoe het standaard camouflagepatroon er uit zag, is aangegeven op de

[11] Interview met ir. C.W.A. Oyens (bevestigde dat met het spuiten van de Hawks en de lesvliegtuigen werd begonnen rond medio augustus 1940, toen de eerste fase van het camoufleren van de Glenn Martins werd afgerond).

[12] Interviews met M.F. Noorman van der Dussen en J. Hofmyster; Crown copyright photo's van Glenn Martins te Singapore, juli 1941 en 9 december 1941, laten diverse toestellen met nog de licht grijze onderzijde zien.

[13] Interviews met J. van Kruiselbergen en D.T. de Bont (vlogen beiden toestellen in de interim beschildering ten behoeve van invliegen en de opleiding van luchtvaart-radiotelegrafisten).



Glenn MartinWH-2 M515 van afdeling 2-VI.G.III gefotografeerd tijdens een oefening te Singkawang II (West-Borneo) in september of oktober 1941. Hoewel door het geringe kleurcontrast nauwelijks zichtbaar, voert ook dit toestel de standaardcamouflage. De IIIe Vliegtuiggroep was de enige die voor de ondergeschikte afdelingen een kleur als onderscheidingskenmerk hanteerde. Een witte streep aan weerszijden van de romp was het kenmerk van de 2e Afdeling.
Collectie auteur.

schetstekeningen met de zijaanzichten en het boven- en onderaanzicht van de Hawk in de bijlagen.[14]
Terwijl het camoufleren gaande was, wijzigde de ML op 16 augustus 1940 het registratiesysteem. De registraties van de Glenn Martins in de 600-serie werden M5100 enz. M stond hierbij voor Martin, 5 voor (horizontale) bommenwerper en 100 voor de 100e Glenn Martin bommenwerper.[15] Eind augustus 1940 werden vervolgens de nationale kentekens aangepast, waarbij de zwart gerande oranje driehoeken op de bovenvleugels en het zwart gerande oranje richtingsroer vervielen. Tussen 1 september en 1 oktober 1940 werden deze op de al gecamoufleerde toestellen in 'camouflagegroen' overgespoten of met de hand (het richtingsroer) overgeschilderd. Opgemerkt zij dat de driehoeken op de bovenvleugels uitsluitend met 'camouflagegroen' werden overgespoten. Hierdoor wijzigde vooral het camouflagepatroon op de linkervleugels van de al in twee kleuren donkergroen gespoten Glenn Martins en Hawks. Er werd namelijk geen 'donkergroen' toegepast om de standaardpatronen te herstellen. Op de richtingsroeren werd een onregelmatige rand in 'donkergroen' geschilderd om de 'outline' op te breken, zoals is aangegeven op de illustraties van de rompzijkanten in de bijlagen. Dit gebeurde ook op de Glenn Martins die nog geheel 'camouflagegroen' waren.[16]

Nieuwe types toegevoegd

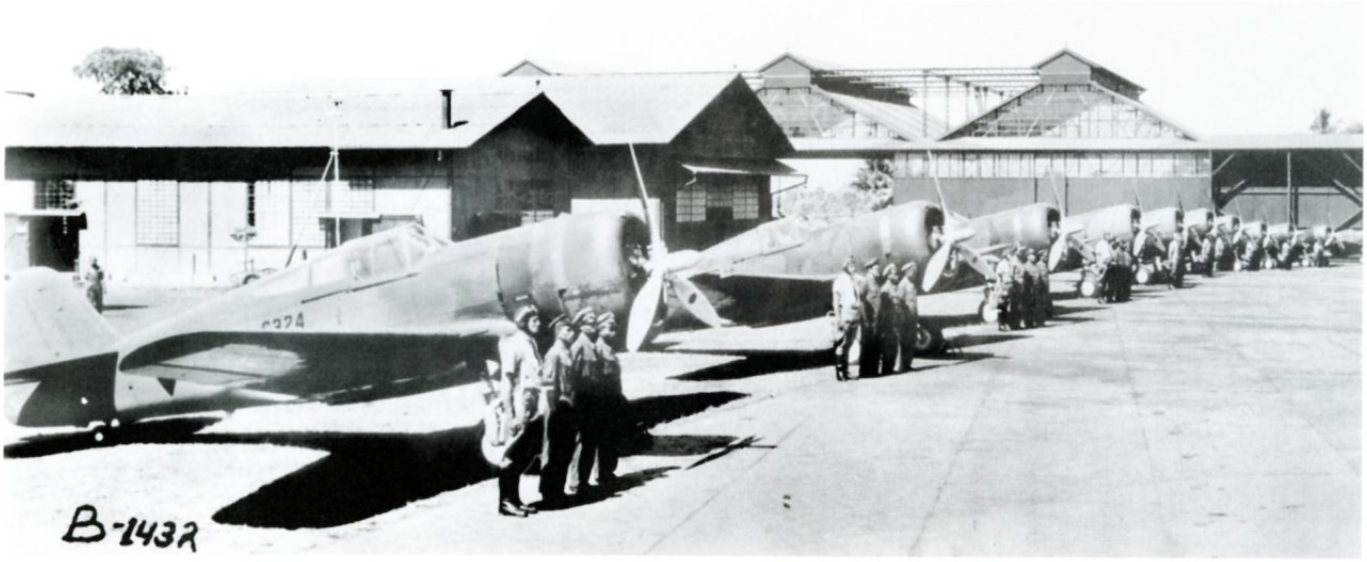
Medio augustus 1940 voegde men schilderschema's aan het schildervoorschrift toe voor het Curtiss-Wright CW-21B Interceptor jachtvliegtuig (op dat moment nog alle bij de fabriek in de V.S.) en voor twee types in oorlogstijd als verkenner te mobiliseren lesvliegtuigen, de Lockheed L-212 en de Koolhoven FK.51.[17] De toestellen van deze types kregen een camouflageschema gelijkend op dat van de Glenn Martin en de Hawk, met een patroon van 'camouflagegroen' en 'donkergroen' op de bovenzijde en de romp. De onderzijde werd aluminiumkleurig gespoten (de CW-21B) of gelaten (de vleugels en horizontale staartvlakken met hoogteroeren van de FK.51), dan wel 'natural metal' gelaten (de L-212). Er waren echter de nodige onderlinge verschillen en verschillen met de schema's van de Glenn Martin en de Hawk. Zo waren bijvoorbeeld, behalve bij de FK.51 tweedekkers, de romponderzijden nu niet meer in de twee kleuren donkergroen gecamoufleerd. De L-212's hadden als enige nog vleugelvoorranden en vleugeltips die ook aan de onderzijde 'donkergroen' en 'camouflagegroen'

[14] Interviews met ir. C.W.A. Oyens en W. Boxman; zakboekje W.M. van der Poel (via G.J. Casius) v.w.b. de aflevering van de C334. Het schildervoorschrift zelf is niet bewaard gebleven.

[15] Order van Blijvende Aard van de Commandant ML d.d. 16 augustus 1940 (Bundel OBA's, archief NIMH).

[16] Interviews met A.B. Wolff, J.C. Benschop en P.M. van der Spoel.

[17] Interviews met ir. C.W.A. Oyens en J.C. Benschop.



'Line-up' van de elf 1e lijn Hawks van de 1e Jachtafdeeling (Jag.1) te Andir op 1 oktober 1940. De afdeling werd op die dag operationeel gemeld aan de commandant ML. Op het voorste toestel is door lichtval en vervuiling het camouflagepatroon op de rompneus nauwelijks te onderscheiden. De camouflagegrens op is op het tweede en derde toestel in de rij echter goed te zien.
Officiële ML-foto, via G.J. Casius.

waren. De onderzijden van motorgondels en motorkappen waren echter bij dit type wel 'natural metal'.
De eerste lesvliegtuigen (zowel FK.51's als L-212's) werden in de tweede helft van augustus 1940 overgespoten en deze toestellen hadden dus nog de oude stijl nationale kentekens. De CW-21B's werden (vanaf eind september 1940) bij de fabriek in de V.S. in camouflagekleuren gespoten voor de aflevering. Deze toestellen kregen direct de nieuwe stijl kentekens.[18]
In 1941 volgden nog de Curtiss-Wright CW-22 tactische verkenner, het Brewster B-339 jachtvliegtuig en het Lockheed L-18 transportvliegtuig. De toestellen van deze drie types werden bij de fabriek in de V.S. in camouflagekleuren gespoten. De vliegtuigen kregen eveneens een standaardschema van 'camouflagegroen' en 'donkergroen' op de bovenzijde en rompzijkanten, waartoe bij DuPont in de V.S. bestelde verf rechtstreeks werd afgeleverd bij de genoemde vliegtuigfabrieken in de V.S. De onderzijde, inclusief de romponderzijde, werd net als bij de CW-21B's aluminiumkleurig gespoten. Dit was een anti-corrosie maatregel. De nieuwe toestellen uit de V.S. (inclusief de CW-21B's) hadden conform specificaties van de TD alle propellers met 'donkergroene' bladen, behalve de B-339's. Brewster leverde de toestellen met propellers waarvan de bladen weliswaar 'donkergroen' waren, maar ook een grote gele tip hadden. De ML liet het maar zo, maar spoot de bladen van reserve propellers voor uitreiking en montage volledig 'donkergroen'.[19]
Tweede lijn toestellen, zoals mobilisabele sportvliegtuigen, bleven ook in 1941 en gedurende de oorlogsperiode volledig 'camouflagegroen'. Lesvliegtuigen in de categorie 'onbewapend' en wel te bewapenen lesvliegtuigen die niet meer voor mobilisatie in aanmerking kwamen, behielden hun oorspronkelijke beschildering. Pas na het uitbreken van de oorlog in de Pacific kreeg een groot aantal Ryan STM trainers van de Vlieg- en Waarnemerschool te Kalidjati alsnog een standaard camouflage van 'camouflagegroen' en 'donkergroen' op de bovenzijde en de gehele romp, alsmede op de beplating rond de wielen en op de voorzijde van de beplating rond de wielpoten. De onderzijde van deze toestellen bleef aluminiumkleurig.[20]

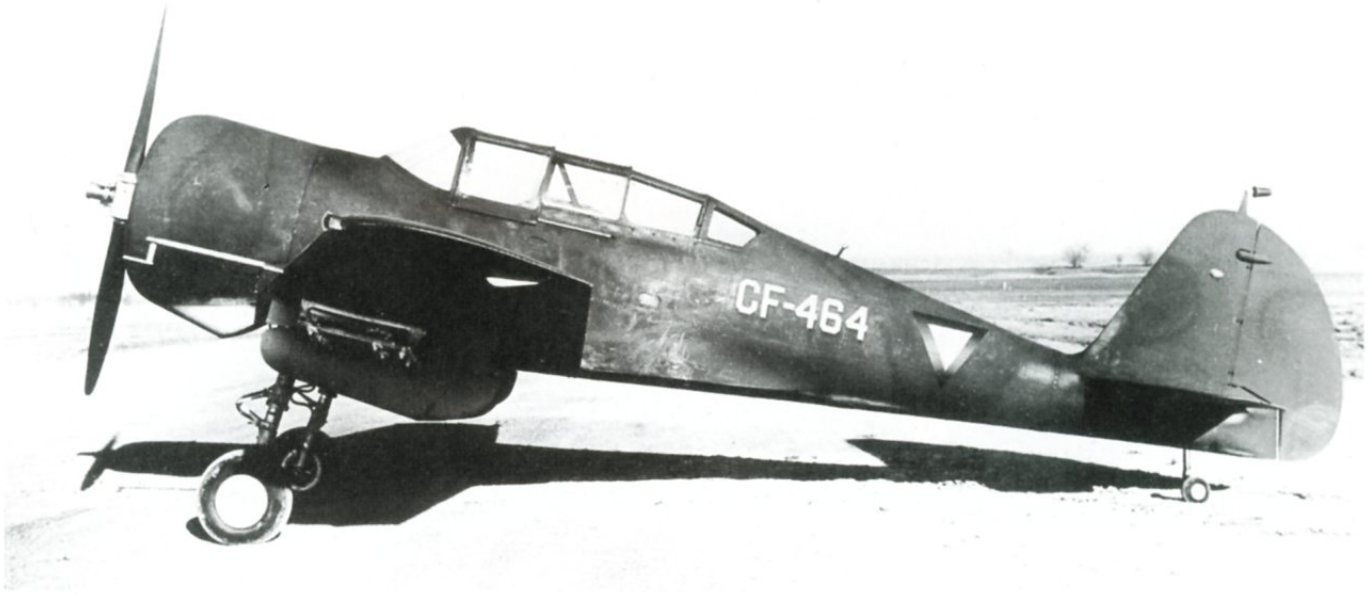
De kleuren van de standaardcamouflage

Over de juiste kleuren van de ML-camouflage is de laatste jaren het nodige te doen geweest, waarbij vooral de hardnekkigheid opvalt waarmee sommige auteurs verdedigen dat de ML-kleuren, USAAC-kleuren waaronder 'Dark Olive Drab' (DOD) geweest moeten zijn. Ik heb hier echter in 1975, toen de herinneringen van

[18] Gedateerde foto's van genoemde drie types.

[19] Gedateerde fabrieksfoto's van genoemde types; interview met J.C. Benschop en gedateerde foto B-3103.

[20] Interviews met C.W. Hundersmarck (in de oorlogsdagen de monteur van een viertal gemobiliseerde sportvliegtuigen) en diverse toenmalige leerling-vliegers van de 1 juli 1941 vliegopleiding.



Curtiss-Wright CW-22 Falcon tactische verkenner CF464, gefotografeerd op het fabrieksvliegveld te St. Louis (Missouri) in de V.S. in februari 1941.
Collectie auteur.

veteranen nog redelijk goed waren, onderzoek naar gedaan. Dit was in een periode waarin in West-Europa de vliegtuigen van de United States Air Force Europe (USAFE) rondvlogen in de zogenaamde *Vietnam tactical camouflage*, oorspronkelijk beschreven in Technical Order 1-1-4 uit 1965 van de Amerikaanse Luchtmacht. (De benaming van de groene kleuren van het Vietnam tactical camouflage schema verschilt per publicatie. In dit artikel is de donkerste kleur groen van het Vietnam schema aangeduid als 'Dark Green FS 34079' en de lichtere kleur groen als 'Medium Green FS 34102'). Deze camouflage viel een tweetal veteranen waar ik in 1966-67 contact mee had op, omdat de twee kleuren groen van de camouflage naar hun mening zeer sterk leken op die van de ML-camouflage uit 1940-42. Dat wil zeggen 'camouflagegroen' zou zeer sterk lijken op 'Medium Green FS 34102' en 'donkergroen' op 'Dark Green FS 34079'. Dit gegeven gebruikte ik (als hypothese) in 1975 voor een onderzoekje onder in totaal negentien oud-vliegers en oud-monteurs van de ML/KNIL naar de juiste kleuren. Deze veteranen heb ik na een paar standaard vragen, voornamelijk om te checken of alle ML types voor wat betreft de donkergroen tinten dezelfde camouflagekleuren voerden (hetgeen allen bevestigden), het volgende laten zien.[21]

A. De ingeplakte paint samples van (Dark) Olive Drab 41, Medium Green 42 en Neutral Grey 43 in *United States Camouflage of WW II* van Scale Productions (Jay Frank Dial, AAHS, 13 Oct 1964). Achteraf bleken deze paint samples echter te licht van tint.

B. Colour standards of the Ministry of Aircraft Production, paint samples van: Dark Green, Grey Green, Light Green en (Extra) Dark Sea Grey.

C. Panel van een Convair F-102 Delta Dagger (afkomstig van een pas beschilderde kist waarvan het luikje beschadigd was geraakt) met daarop Medium Green FS 34102 en Dark Green FS 34079 van de Vietnam tactical camouflage, plus een sample Light Grey FS 36622 van de onderzijde van een F-102.

D. Stukje plaat van een Boeing B-17F ontvangen van de Bergingsdienst KLu met daarop verweerd DOD (had plm. twee jaar buitenlucht blootstelling gehad).

Mijn centrale vraag was: waar leken de ML-kleuren, wanneer nieuw, het meest op?

De reacties waren soortgelijk en zijn hierna beknopt samengevat.

Ad A (Dark) Olive Drab 41 en Medium Green 42 komen in de buurt, maar te licht, contrast tussen de kleuren klopt wel, de ML-kleuren lagen qua tint dicht bij elkaar. Het donkergroen van de ML was erg donker en leek soms bijna zwart. Het Medium Green 42 (zoals in het boekje) komt in de buurt van het 'camouflagegroen'

[21] Interviews gehouden door auteur april-mei 1975; volgens K.B.A. Karssen, P.M. van der Spoel en G.H. Goudswaard werd in 1940-42 uitsluitend nog verf van DuPont uit de V.S. gebruikt.



Replica van de Brewster B-339 jager van het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg, gespoten in de camouflagekleuren beschreven in dit artikel. De verdere beschildering is die van het toestel dat in de oorlogsdagen werd gevlogen door Sergeant-vlieger G.M. ("Tub") Bruggink (Ridder MWO 4e klasse).
Foto: Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg.

van de ML. Volgens de Glenn Martin veteranen was het Neutral Grey 43 veel te donker, voor wat betreft de Glenn Martin onderzijde, die was heel licht grijs. Volgens een drietal oud-monteurs was het 'camouflagegroen' behalve een stuk donkerder ietsje 'groener' dan de kleur (Dark) Olive Drab 41 uit het boekje, dus een beetje helderder van tint dan DOD zoals afgebeeld.
Ad B Iedereen was het er over eens dat de kleuren geen van alle in de buurt van de ML- kleuren komen; behalve Sea Grey vond men het typisch verven voor het Europese theater, niet geschikt voor de tropen.
Ad C Iedereen vond zonder uitzondering dat de Vietnam tactical camouflage colours 'very, very close' waren. De twee kleuren groen waren donker genoeg, groen genoeg en het contrast was goed.
Ad C Werd onmiddellijk herkend als verweerd ('verbruind') DOD zoals na de oorlog ook op North American B-25's en de Curtiss P-40's van de ML te zien. Iedereen was het er over eens dat de twee kleuren donkergroen van de ML niet op die manier verweerden (en bruinig werden), maar groen bleven en alleen lichter werden door de invloed van zonlicht.[22]
Auteur Roger A. Freeman, een deskundige op het gebied van camouflage en beschilderingen van Amerikaanse vliegtuigen, legde me in 1975 uit dat de lichtere van de twee donkergroene ML-verven (nog afgezien

[22] Gerrit J. Zwanenburg, identificatiespecialist van de Bergingsdienst KLu, vertelde me in 1975 dat nieuw DOD uit 1941-42 donkerder was dan de kleur in het boekje van Frank Dial. Hij liet me een stukje Dark Olive Drab zien van een USAAF kist die vrijwel nieuw was toen hij in Nederland neerkwam en dat niet was verweerd. Deze kleur (later FS 34088) leek sterk op het Medium Green FS 34102 uit de Vietnam tijd. (DOD verweerde echter snel en kreeg in tegenstelling tot de latere Vietnam-kleur binnen een jaar, sneller in de tropen, a 'brownish hue'). Ik heb hier vervolgens over gecorrespondeerd met auteur Roger A. Freeman, die wat Gerrit liet zien bevestigde.

van het niet bruinig verkleuren) geen DOD geweest kan zijn, omdat in 1941 voor wat betreft DOD nog geen productieverf voor exportorders beschikbaar was. Dit door toen nog grote tekorten aan deze verf. De ML begon met camoufleren voor er überhaupt productie DOD bestond. De eerste productie DOD werd pas in november-december 1940 aangebracht door maar een paar fabrieken en op slechts enkele door de USAAC geselecteerde types jagers en medium-bombers (o.a. de P-40 en de B-25). De tekorten waren aanvankelijk zo groot dat pas omstreeks oktober 1941 de eerste nieuw gebouwde B-17's van (Dark) Olive Drab 41 werden voorzien. Bedacht moet ook worden dat (Dark) Olive Drab 41, Medium Green 42 en Neutral Grey 43 aanvankelijk alleen als 'lacquers' (en 'dope' voor de stuurvlakken bekleed met vliegtuiglinnen) werden geproduceerd, dat wil zeggen verven (en dope) op cellulose basis, terwijl de ML-verven voor de metalen delen van de vliegtuigen traditionele 'enamels' waren. 'Lacquers' en 'enamels' kunnen niet door elkaar worden gebruikt.[23]

Omstreeks 1982 kreeg Gerard J. Casius (thans verbonden als vrijwillig medewerker bij het Nederlands Instituut Militaire Historie) een paar stukjes metaal afkomstig van een in een Australische woestijn gevonden vleugel van een Brewster jager in zijn bezit. Deze stukjes toonden de nog in redelijke staat verkerende oorspronkelijke ML-verven 'donkergroen' en 'camouflagegroen'. De kleuren werden destijds geïdentificeerd door auteur/modelbouwer Jim Maas (een deskundige voor wat betreft Brewster-vliegtuigen) en wel als Dark Olive Drab 41 (FS 34088) en Medium Green 42 (FS 34092). Begin 2005 heeft Gerard de kleuren nog eens laten vergelijken met FS 34079 en FS 34102, waarop hij concludeerde dat de kleuren ook heel goed overeen komen met deze standaard kleuren.[24] Dark Olive Drab 41 en Medium Green 42 lijken (wanneer nieuw) sterk op de latere hiervoor genoemde twee kleuren donkergroen uit de Vietnam tijd; het verschil is erg klein.

Begin 1988 werd nabij Miri op Borneo een vleugel van een in 1941 neergestorte Glenn Martin WH-3 (de M551) geborgen en naar het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg overgebracht. In februari 1988 kreeg ik de kans om schoongemaakte stukjes verf van de vleugel te identificeren. Ook die kwamen heel dicht bij de drie hiervoor genoemde Vietnam tactical camouflage kleuren, waarbij moet worden opgemerkt dat vooral het 'camouflagegroen' voor een groot deel sterk was verweerd. Deze verf werd volgens veteranen vrij snel lichter en dan ook wat groener, dat wil zeggen helderder van tint. Dit effect is op de Glenn Martin vleugel goed te zien.[25]

Samenvattend kunnen de ML-camouflagekleuren voor wat betreft de 'best match' met meer moderne kleuren als volgt worden geïdentificeerd.

ML-benaming	Federal Standard 595 No
Camouflage-groen	34102
Donkergroen	34079
Licht grijs	36622

Conclusies

Concluderend kan worden vastgesteld dat de camouflageverven en dopes van de ML uit de periode 1940-42 voor wat betreft de kleuren unieke door het KNIL en de ML zelf ontwikkelde vliegtuigverven en dopes waren. De kleuren kwamen, wanneer nieuw, zeer sterk overeen met de latere FS 34079 (Dark Green), FS 34102 (Medium Green) en FS 36622 (Light Gray) van de USAF. Niet echt verwonderlijk, want de USAF ontwikkelde de kleuren net als het KNIL en de ML door middel van veldexperimenten in een tropenomgeving. De twee donkergroene kleuren van de ML werden door de invloed van de zon lichter (vooral het 'camouflagegroen') maar bleven groen van tint en 'verbruinden' niet. Rond 1 mei 1940 begon de daadwerkelijke toepassing van de kleuren op ML-vliegtuigen; aanvankelijk alleen 'overall' 'camouflagegroen' en, na enkele experimenten, vanaf 1 augustus 1940 'camouflagegroen' en 'donkergroen' in een standaardpatroon op de romp en bovenzijde, en 'licht grijs', aluminiumkleur of 'natural metal' op de onderzijde, afhankelijk van het type. De kleuren bleven in gebruik tot de capitulatie van het KNIL in maart 1942.

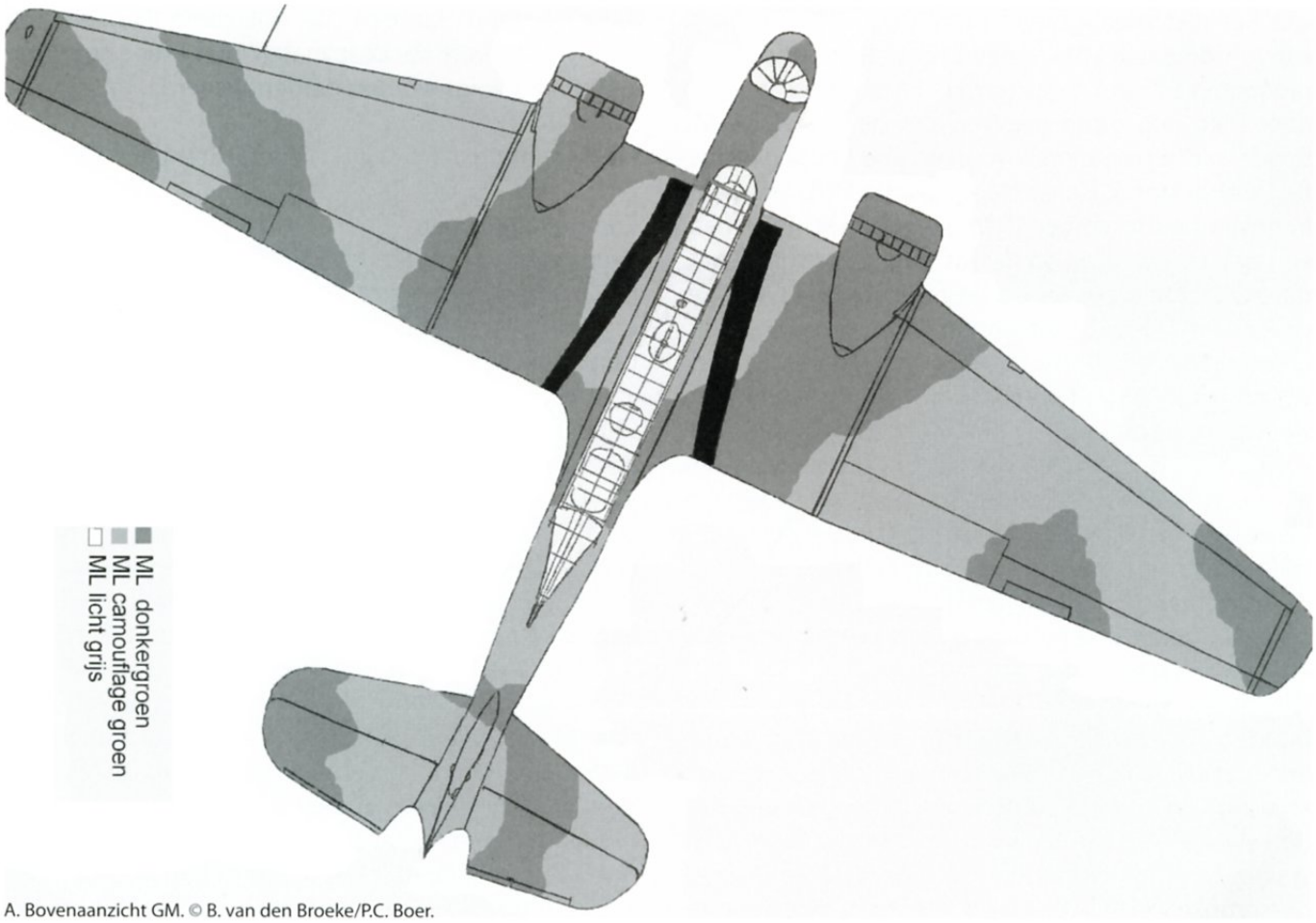
Bijlagen: schetstekeningen

Opmerking vooraf van de auteur: de schetstekeningen zijn (indirect) gebaseerd op oorspronkelijke 'calques' met camouflageschema's van de Glenn Martin WH-3(A) (A.A. Noordhoorn, via ir. C.W.A. Oyens) en de Curtiss H-75A-7 Hawk (ir. C.W.A. Oyens, zeer waarschijnlijk 'calques' van de oorspronkelijke tekeningen uit juli 1940). Opgemerkt zij dat de 'calques' in slechte staat waren, namelijk sterk verkleurd, zeer broos en opgevouwen met versleten naden. Ik heb ze in de zomer van 1966 deels overgetrokken, deels zo nauwkeurig mogelijk over geschetst. Deze schetsen heb ik eind 2008-begin 2009 overgetekend op zij-, boven- en onderaanzichten gemaakt door Bert van den Broeke.

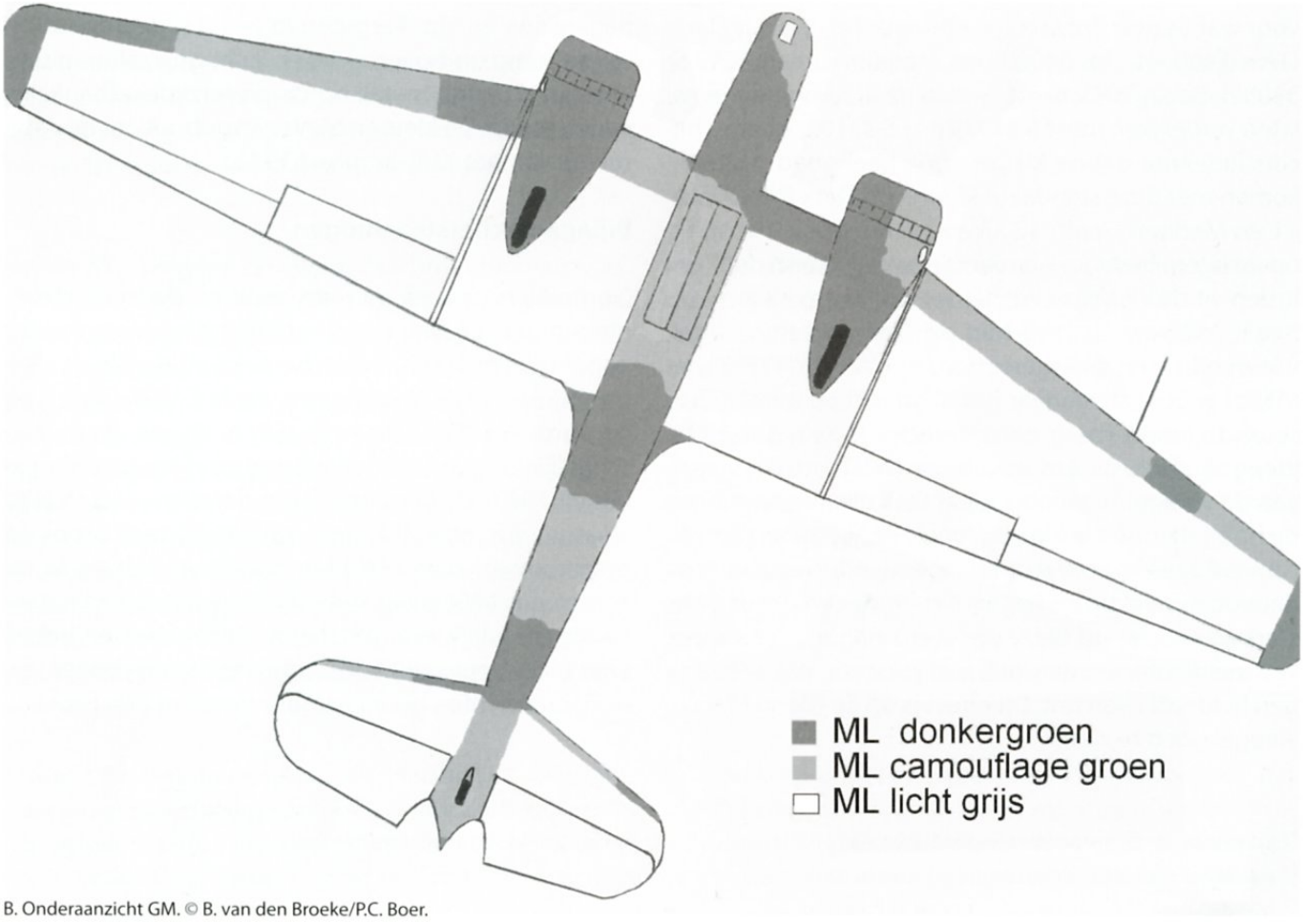
[23] Correspondentie auteur met Roger A. Freeman (1975) over de origine en ontwikkeling van Dark Oive Drab.

[24] E-mail G.J. Casius aan P.C. Boer d.d. 24 januari 2005.

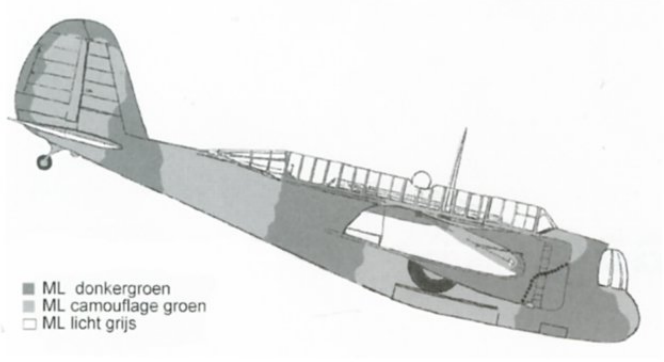
[25] Met dank aan G.J. Zwanenburg.



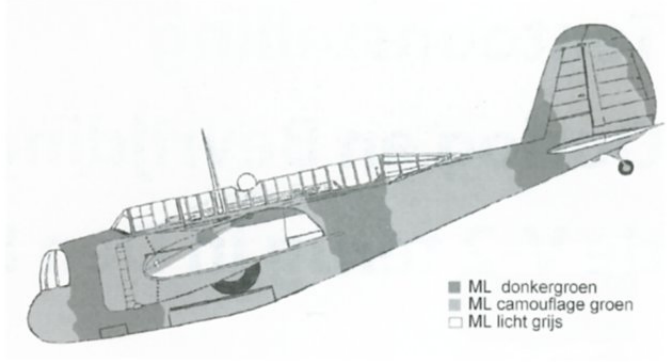
A. Bovenaanzicht GM. © B. van den Broeke/P.C. Boer.



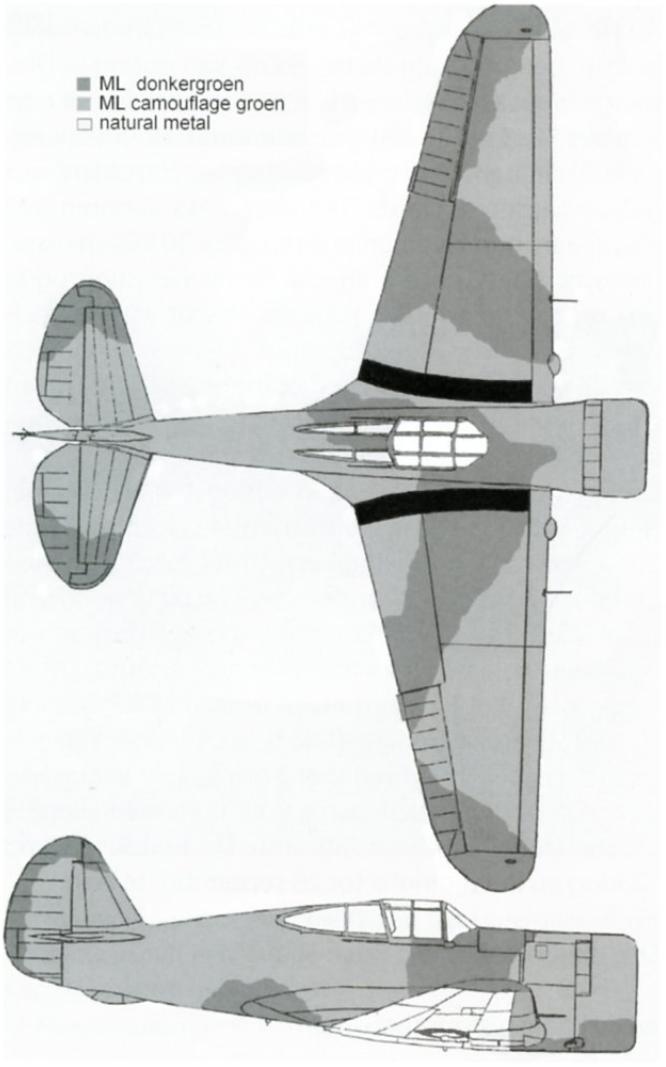
B. Onderaanzicht GM. © B. van den Broeke/P.C. Boer.



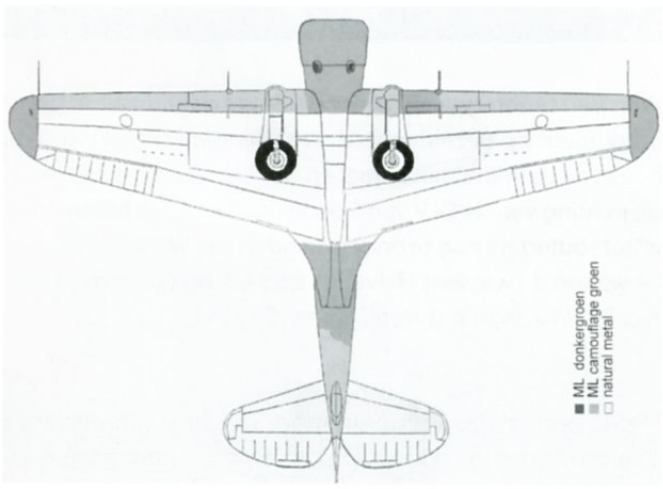
C. Rechter zijaanzicht GM. © B. van den Broeke/P.C. Boer.



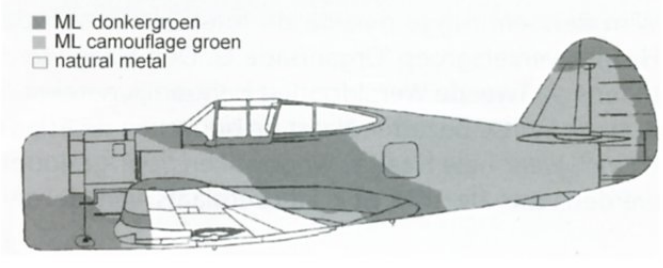
D. Linker zijaanzicht GM. © B. van den Broeke/P.C. Boer.



E. Boven en rechter zijaanzicht Hawk. © B. van den Broeke/P.C. Boer.



F. Onderaanzicht Hawk. © B. van den Broeke/P.C. Boer.



G. Linker zijaanzicht Hawk. © B. van den Broeke/P.C. Boer.

Tentoonstelling Oorlog en Bevrijding: de V-2 terug in Den Haag



Wim Berssenbrugge (1918-2007). Enige dagen na het bombardement op Bezuidenhout staat Berssenbrugge nabij de hoek van de Wilhelminastraat en de Theresiastraat en kijkt in de richting van de OLV van Goede Raad kerk. In het midden is het souterrain nog te onderscheiden van Wilhelminastraat 44 waarin de wasserij 'Helvetica express' was gevestigd (Agfacolor 24 x 36 mm stereodia paar, F - 225).

Het is een zeldzaam beeld maar het bestaat: een foto van een opstijgende V-2 raket. Het is uniek materiaal want er zijn in Nederland geen beelden van een opstijgende V-2 bekend. De foto is gemaakt door fotograaf Wim Berssenbrugge (1918-2007). Onderzoeker Johan Degeweij kwam de foto tijdens zijn onderzoek bij Berssenbrugge tegen. Na diens dood ontdekte Degeweij een nog veel grotere collectie: naast foto's van de oorlog in Den Haag had Berssenbrugge ook beelden van de bevrijding. Wat het beeldmateriaal verder zo uniek maakt is dat de opnamen in kleur én stereo zijn.

Wim Berssenbrugge maakte de foto's als lid van de Haagse verzetsgroep 'Organisatie G'. Den Haag werd tijdens de Tweede Wereldoorlog behoorlijk getekend door de Duitse bezetter. Naast de bouw van de Atlantikwall, waar hele Haagse woonwijken voor gesloopt werden, was de stad ook lanceerplaats van de gevreesde Duitse V-2. Deze raket, een 'Vergeltungswaffe', was het Duitse antwoord op de vele geallieerde bombardementen die Duitsland in het laatste oorlogsjaar te verduren kreeg. De kustplaats Den Haag lag relatief dicht bij Engeland en vanaf september 1944 werden vele V-2's vanuit dichtbevolkte wijken richting het Verenigd Koninkrijk afgeschoten. Vaak met verwoestende werking, niet alleen in Engeland maar ook in Den Haag want afgeschoten V-2's waren nogal onbetrouwbaar en storten vaak voortijdig neer. Als verzetsman fotografeerde Berssenbrugge de lanceerplaatsen van deze V-2's om deze beelden vervolgens op microfilm naar Londen te laten smokkelen.

Naast geheime spionageactiviteiten had Berssenbrugge ook oog voor de betekenis van oorlog in Den Haag. Zo maakte hij foto's van het bombardement op 3 maart 1945 op de wijk Bezuidenhout. Door verkeerde coördinaten werd bij vergissing het Bezuidenhout gebombardeerd. Op de 3e maart 1945 verloren 500 Hagenaars hun leven en raakten circa 30.000 mensen dakloos. Naast deze tragedie legde Berssenbrugge ook de bevrijding vast, zoals de intocht van de geallieerden en de voedseldroppings. Hij maakte beelden van de verbranding van een complete inventaris van een NSB-kantoor en de aftocht van de Duitse troepen over de Laan van Meerdervoort.

De beelden van Den Haag in oorlogstijd zijn dermate uniek dat het Haags Historisch Museum op 5 mei 2010 een tentoonstelling opent met foto's van Wim Berssenbrugge. Wat ronduit spectaculair genoemd mag worden is de originele V-2 die het museum in bruikleen kon krijgen van het Legermuseum. De levensgrote raket fungeert als centraal middelpunt van de tentoonstelling en geeft de bezoeker door zijn omvang een goed beeld van welke dreiging er vanuit kon gaan. De oorlog wordt tastbaar en komt heel dichtbij in het Haags Historisch Museum. De tentoonstelling 'Oorlog en Bevrijding' is tot 26 september te zien.

Drs. Liesbeth Brama

www.haagshistorischmuseum.nl



Wim Berssenbrugge. Een Canadese carrier arriveert op 8 mei 1945 bij het standbeeld van Willem II op het Buitenhof (Agfacolor, 24 x 36 mm stereodia paar, F-266).



Wim Berssenbrugge. Wegtrekkende Duitsers in de Laan van Meerdervoort (Agfacolor, 24x 36 mm stereodia paar, F-270).



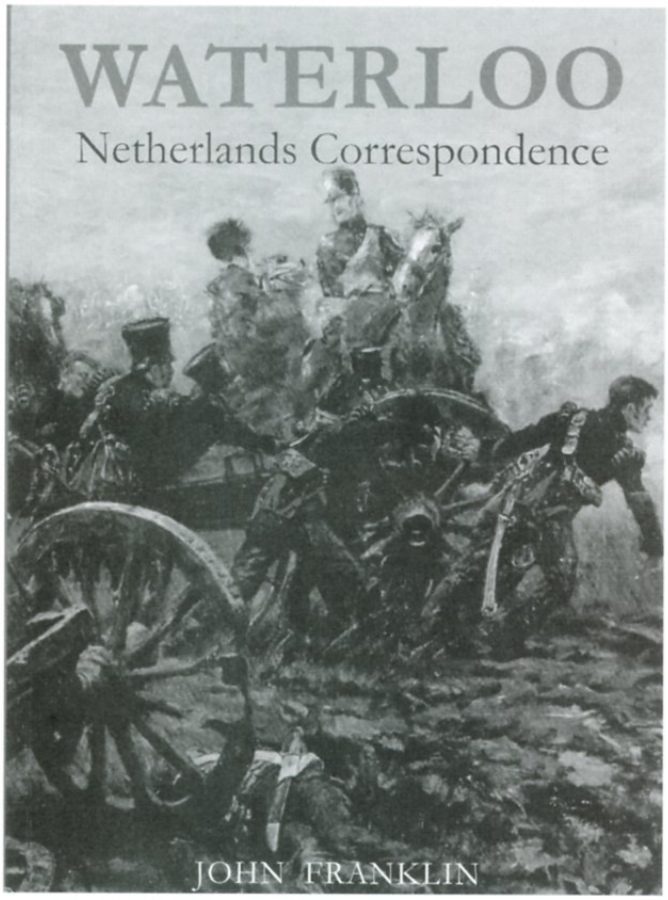
'Uitzonderlijk vervoer' met de V2 van het Legermuseum in Delft, die vanuit een van de museumdepots in Grave naar Den Haag wordt gebracht.
Foto Legermuseum, Delft.



Aankomst van de V2 in Den Haag.
Foto Legermuseum, Delft.

Recensieartikel

John Franklin
Waterloo. Netherlands correspondance. Volume one. Letters and reports from manuscript sources
Uitgeverij 1815 Limited, Ulverston, Cumbria, 2010
176 p., geïll., ingenaaid
ISBN 978-0-9563393-2-4
€ 20,-



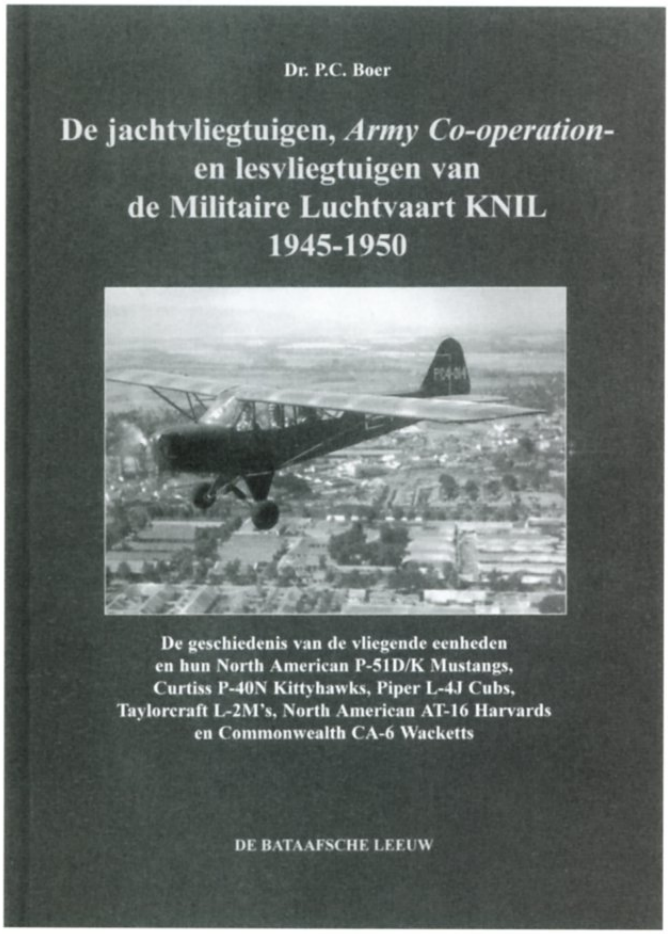
De slag bij Waterloo zal tot en met 2015 en vooral rondom het 'jubeljaar' zelf, een stroom aan nieuwe boeken opleveren. Dit lijkt nu al merkbaar. Geïnteresseerden en specialisten kunnen wat dat betreft hun hart ophalen.
Terwijl een militair-historicus het enerzijds bijna aan zijn stand verplicht is om in het kader van de tweehonderdste verjaardag van deze slag iets daarover te publiceren, lijkt een zinvolle bijdrage aan de andere kant welhaast onmogelijk. Er zijn immers al duizenden boeken over dit onderwerp geschreven. Volgens de auteur van *Waterloo. Netherlands correspondence. ...* , John Franklin, moet daarom materiaal worden gebruikt van betrouwbare ooggetuigen van de verschillende partijen die deelnamen aan de slag. Kennelijk is Franklin niet de enige die hier, terecht, zo over denkt want onlangs verscheen ook al *The Waterloo Archive. Previously unpublished or rare journals and letters regarding the Waterloo campaign and the subsequent occupation of France. Volume I: British sources* onder redactie van Gareth Glover (zie de rubriek Literatuursignaleringen van dit nummer). Het heeft er alle schijn van dat deze twee projecten niets met elkaar te maken hebben. Maar gelukkig is er tot dusver geen overlap. Wellicht dat er daarom nog afstemming/samenwerking kan plaatsvinden. Ook voor degenen die nu werken aan een studie over Waterloo is het uiteraard zaak beide reeksen in de gaten te houden.
Is het werk van Franklin dan belangrijk? Het deels geselecteerde bekende en voor een ander deel gevonden handgeschreven materiaal is op zich relevant en het is mooi dat dit, in welke vorm dan ook, voor het eerst in een boek bijeengebracht is. Het boek is ingedeeld in de volgende vier hoofdstukken: Generale Staf, 2e Nederlandse Infanterie Divisie, 3e Nederlandse Infanterie Divisie en Nederlandse Cavalerie Divisie, met daaraan gekoppeld achtereenvolgens 11, 12, 10 en 7 correspondenties.
Voor de vele buitenlandse onderzoekers en auteurs op het gebied van de slag bij Waterloo die het Nederlands niet machtig zijn of niet in de gelegenheid of in staat zijn Nederlandse instellingen te bezoeken, is dit werk voorts een uitkomst. Zeker dankzij de uitgebreide index op zaken en persoons- en geografische namen. Dit werk kan gezien de afwezigheid of het eenzijdige beeld van de Nederlandse troepen bij Waterloo in de oude(re) buitenlandse literatuur sowieso veel winst opleveren, althans als het een zuivere bronnenuitgave zou betreffen.
De relatief geringe omvang van het boek doet echter de vraag rijzen of het compleet is. Ook wordt niet duidelijk of dat het streven is geweest. In de summiere 'verantwoording' - het boek bevat alleen een inleiding van nog geen twee pagina's - wordt hierover met geen woord gerept. Er wordt evenmin iets gezegd over de geraadpleegde collecties. Het lijkt hier dan ook niet om een bronnenpublicatie in de ware betekenis van het woord te gaan, maar om een verzameling bronnen om iets aan te tonen, zo schrijft de samensteller: 'Close examination of the items contained herein reveals a number of points of interest, including the difficult relationship the Dutch Belgian troops had with

their British allies. [...] Furthermore, the material clarifies the role of the Netherlands troops at Les Quatre Bras and the part they played during the battle of Waterloo, where several important points are raised'.
Een selectie roept altijd de vraag op of die juist is. Dat is uiteraard een beetje spielerei, maar dan moet je er wel iets over zeggen. Als het inderdaad om een selectie gaat had de samensteller in ieder geval de niet geselecteerde bronnen kunnen noemen, zodat onderzoekers zelf kunnen vaststellen of het uitsluiten van bepaalde stukken inderdaad terecht is en de lezer een handvat heeft om deze er eventueel zelf wel bij te betrekken. Het kan ook best zijn dat de samensteller niet meer heeft gevonden en dit voldoende vond, maar ook dat blijkt nergens uit. Het is jammer dat dit allemaal onduidelijk blijft. Om zowel wetenschappelijke als praktische redenen was het voorts beter geweest als de oorspronkelijke teksten (in dit geval in zowel het Nederlands als het Frans) ook zouden zijn opgenomen. Dit ter verificatie of voor degenen die ook het origineel willen lezen respectievelijk om uit de oorspronkelijke teksten te kunnen citeren.
Voor Nederlandse onderzoekers zal dit boek daarom waarschijnlijk vooral een handig instrument zijn om bepaalde bronnen te leren kennen en de vindplaats daarvan te kunnen achterhalen om vervolgens de originele stukken te raadplegen. De samensteller heeft namelijk keurig bij elk document de verblijfplaats van het stuk met nummers en al vermeld. Tot slot is de index uiteraard ook voor Nederlandse onderzoekers een must.
Wel moet worden opgemerkt dat een groot deel van het materiaal geen echte memoires betreft maar informatieve brieven die desgevraagd zijn gericht aan de auteur E. van Löben Sels (1800-1863), die mede op basis daarvan het vierde deel van zijn bekende werk *Bijdragen tot de geschiedenis van Napoleon Bonaparte* (Den Haag 1842) heeft geschreven. Vergelijkbare brieven zijn gericht aan W. Eekhoff (1809-1880), voor diens boek *Friesland in 1815* (1865). Deze brieven zijn geschreven in 1841 en 1842 respectievelijk 1865. Ook deze belangrijke informatie staat niet in de inleiding. Dit werd de redactie medegedeeld in een begeleidend schrijven door Erwin Muilwijk, die samen met Pierre de Wit, al vele jaren met Waterloo begaan, de Van Löben Sels en Eekhoff stukken vertaalde, zo staat weer wel in de inleiding van *Waterloo. Netherlandse correspondence* vermeld.
Al met al moet iedereen die in Waterloo geïnteresseerd is dit boek in bezit hebben. Een van de meest intrigerende brieven is die van soldaat Adriaan Munter, gericht aan zijn ouders en gedateerd 22 juli 1815. Hij schrijft: 'We fought like lions; the general shouted: "keep courage, children" and this gave us new courage so as to continue. [...] At the close the entire battlefield was covered with 30,000 to 40,000 dead and wounded. Sometimes the living lay beneath the dead; it was a terrible sight.' Het is toch eigenlijk vreemd dat deze brief nu eerst in het Engels vertaald beschikbaar komt.
Het volgende en laatste deel van dit tweeluik van Franklin zal gebaseerd zijn op contemporain gedrukt materiaal, dat boek moet zeker dikker worden. In ieder geval maar hopen dat hij zich verantwoordt.

Louis Ph. Sloos

Recensieartikel

P.C. Boer
De jachtvliegtuigen, Army Co-operation- en lesvliegtuigen van de Militaire Luchtvaart KNIL 1945-1950. De geschiedenis van de vliegende eenheden en hun North American P-51D/K Mustangs, Curtiss P-40N Kittyhawks, Piper L-4J Cubs, Taylorcraft L-2M's North American AT-16 Harvards en Commonwealth CA-6 Wacketts
Uitgeverij De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, 2009
380 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-6700-7649-4
€ 27,50



Het beoefenen van geschiedschrijven van militaire luchtvaart is een relatieve jonge loot aan de stam van militaire geschiedenis. Voor wat betreft Nederland, laat de bijbel voor luchtvaarthistorici, *In Vogelvlucht* van Wim Snieder, een keur van gedenkboeken zien, waar diepgang meestal ontbreekt. Ook op hoger niveau is er mijns inziens sprake van enige achterstand. Zo zijn er bijvoorbeeld bibliotheken vol geschreven over de slag bij Arnhem, operatie *Market Garden*, maar dan met name over de oorlog op de grond. Tot op pelotonsniveau verschijnen er tot de dag van vandaag publicaties. Pas redelijk recent verschenen er voor het eerst voor het grote publiek studies over de luchtcomponent van deze operatie. De inzet van transportvliegtuigen, het verzorgen van *fighter cover*, bevoorrading door de lucht etcetera, waren in eerste instantie zaken die kennelijk niet interessant waren.
Een ander voorbeeld was het in 2007 gehouden tweedaags congres *Warfare in the Central Sector 1948-1968*, georganiseerd door het NIMH en de Duitse *Militärgeschichtliches Forschungsamt*. Tijdens deze twee dagen werd met geen woord gerept over de luchtcomponent, terwijl toch het Warschau-pact ook in luchtvaartermen numeriek de sterkste was.
Naast de aan het NIMH verbonden (en leden van Mars) Rolf de Winter en Erwin van Loo zijn er in Nederland betrekkelijk weinig militaire luchtvaarthistorici van naam van wier hand op gezette tijden publicaties verschijnen. Voor de MLD is dat Nico Geldhof, voor de LVA Frits Gerdessen en voor de ML-KNIL Gerard Casius. Voor de geschiedschrijving van de KLM moet hier de naam genoemd worden van de oud-boordwerktuigkundige Jan Hagens, waarbij we Harm J. Hazewinkel met zijn kennis van de vooroorlogse luchtvaart zeker niet mogen vergeten.
Maar er is echter nog een historicus die zich met grote passie inzet voor het vastleggen van het Indisch aviatisch verleden, dr. Peter C. Boer, net als Gerard Casius lid van onze vereniging. Dr. Boer is verbonden aan de Nederlandse Defensie Academie (NDLA), waar onder meer de KMA is in opgegaan.
Schreef Boer in 1982 nog samen met Casius en O.G. Ward de geschiedenis van *The Royal Military Flying School*, in 1987 verscheen de handelseditie van zijn proefschrift *De luchtstrijd rond Borneo*, drie jaar later gevolgd door zijn even gezaghebbende studie *De luchtstrijd om Indië*. Net zoals Gerdessen en Casius dat gedaan hebben, heeft Boer al heel vroeg de noodzaak ingezien systematisch oud-personeel van de ML-KNIL te interviewen en hun wetenswaardigheden vast te leggen. *Oral history* dus. Ooggetuigen raadplegen heeft overigens mijns inziens alleen zin, wanner de interview(st)er kennis van de materie heeft. Niet van alle *oral history*- projecten kan dat gezegd worden. De vraag rijst dan of deze getuigenissen als primaire bron



MAP 42 ML-KNIL. Foto uit besproken boek.

mogen worden gezien. Zonder twijfel weet ons lid Peter Boer wèl waar hij over praat.
Ook voor zijn recente boek, *De jachtvliegtuigen, Army Co-operation- en lesvliegtuigen van de Militaire Luchtvaart KNIL 1945-1950*, heeft Peter Boer, naast uiteraard archiefonderzoek, gebruik gemaakt van zijn databank van interviews. In dit boek beschrijft hij de geschiedenis van de vliegende eenheden en hun North American P-51D/K *Mustangs*, Curtiss P-40 N *Kittyhawks*, Piper L-4J *Cups*, Taylorcraft L-2M's , Norh American AT-16 *Harvards* en Commonwealth CA-6 *Wacketts*.
Het boek is het gevolg van eerder onderzoek naar de operationele inzetbaarheid van de ML-KNIL dat de auteur in de jaren 2001-2006 op de NLDA verrichtte, neergelegd in diverse *Research Papers*. In zijn studie reconstrueert de auteur de wijze waarop de ML-KNIL in de periode 1945-1950 zijn operationele squadrons vormde, deze tijdens de operationele inzet in stand hield en ze uiteindelijk na de overdracht van de soevereiniteit over Nederlands-Indië aan de *Republik Indonesia* afbouwde. Centraal staat het (vliegtuig)materiaal en voor wat betreft kwantiteiten en kwaliteiten, het personeel. Details van gevlogen operaties en de daarbij direct betrokken personeelsleden in deze onderzoeksperiode met twee politionele acties komen dus niet aan de orde. In aanvulling op de *Research Papers* is de tekst aangevuld met aanvullende informatie voornamelijk afkomstig uit eerdergenoemde interviews.
Het 381 pagina`s tellende, rijk geïllustreerde boek bestaat uit drie delen, voorafgegaan door een inleidend hoofdstuk dat de terugkeer beschrijft van de ML-KNIL vanuit Australië naar Nederlands-Indië in 1945 en 1946 met de bijbehorende reorganisatie en uitbouw tot weer een compleet Wapen der Militaire luchtvaart. In het eerste deel komen de jachtvliegtuigen en de met jachtvliegtuigen uitgeruste squadrons en andere eenheden aan de orde, alsook het gebruik van *Harvard*-trainers. In het tweede deel beschrijft Boer, zelf oud- helikoptervlieger bij de KLu, de inzet van de Piper Cub en de Taylorcraft *Army-Co-operation* vliegtuigen. Tevens schenkt de auteur aandacht aan 17 Verkenning en Artillerie Waarneming (VARWA) squadron en de overige eenheden die met deze typen vlogen. Er werden duizenden verkenningen en enkele honderden artillerievuren begeleid, vaak niet zonder gevaar. Menig artillerieofficier denkt nog met genoegen terug aan dit kleine maar betrouwbare waarnemingsplatform.
Toepasselijk is wel de aan luitenant-generaal b.d. A. B. Wolff (destijds majoor stafofficier luchtvaartzaken Hoofdkwartier ML) toegeschreven uitspraak uit circa maart 1947:
"Als je idioot veel wil vliegen en geen bezwaar hebt tegen af en toe een kogelgat in je kist, dan ben je op je plaats bij 17 VARWA."
De door 17 Squadron opgebouwd expertise werd overigens later in Nederland dankbaar benut bij de opbouw van de Groep Lichte Vliegtuigen van de luchtmacht.
De in Indië opgedane ervaring beperkte zich niet alleen tot de lichte vliegtuigen. Ook de door het personeel van de jachtvliegsquadrons van de ML opgedane expertise werd begin jaren vijftig ingebracht bij de eerste straaljagersquadrons. Generaal Spoor noemde de ML eens "klein maar professioneel", een kwalificatie die mijns inziens nu ook nog steeds voor de luchtmacht geldt.
Dit tweede hoofdstuk is trouwens een verbeterde versie van het uit 2004 stammende nummer 16 van de inmiddels ter ziele gegane reeks Brochures van de voormalige Sectie Luchtmachthistorie.
Het derde deel van het boek besteedt voornamelijk aandacht aan de verwerving, aankomst in Indië en het gebruik van de Australische Commonwealth CA-6 Wackett trainer, bestemd voor de elementaire opleiding. Tevens beschrijft de auteur opzet en verloop van de verschillende cursussen van de Elementaire Opleidingschool van de Centrale Vliegschool van de ML-KNIL. Immers, met ingang van januari 1946 zou er een einde komen aan de opleidingen in *Royal Australian Air Force*-verband.
Samengevat kan men rustig stellen dat het hier weer om een typisch Boer-boek gaat. Zeer goed gedocumenteerd, met een uitgebreid notenapparaat (waaronder diverse malen verwijzingen naar *Mars et Historia*), compleet met bijlagen en een persoonsregister. Het boek is encyclopedisch, alles wat je maar weten wil staat erin. Tot en met de lotgevallen van álle, individuele in het boek behandelde vliegtuigtypen toe. Het is niet een boek dat je in één ruk uitleest. Het is een waardevol naslagwerk over de periode 1945-1950 van de ML-KNIL waarbij het niet alleen gaat om sexy jachtvliegtuigen en het gebruik ervan, maar dat ook *Army Co-operation-* en lesvliegtuigen behandelt. Alleen al daarom is het de moeite waard om dit boek aan te schaffen.

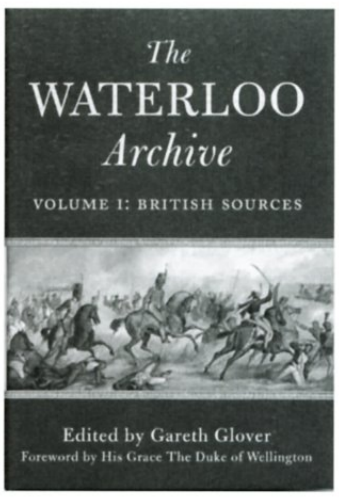
Jacques A.C. Bartels

Literatuursignaleringen

Bruno Corner
Mei '40/ De onbegrijpelijke nederlaag
Leuven, Davidsfonds, 2010
111 p., geïll., ingenaaid
ISBN 978--90-5826-684-2
€ 19,95



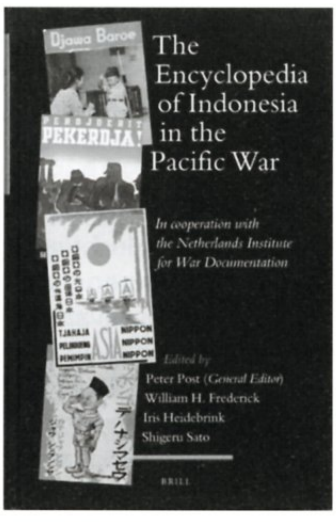
Gareth Glover (red.), voorw. His Grace The Duke of Wellington
The Waterloo Archive. Previously unpublished or rare journals and letters regarding the Waterloo campaign and the subsequent occupation of France. Volume I: British sources
Frontline Books, an Imprint of Pen & Sword Books Limited, 2010
263 p., geb. met stofomslag
ISBN 978-1-84832-540-1
€ 25,-



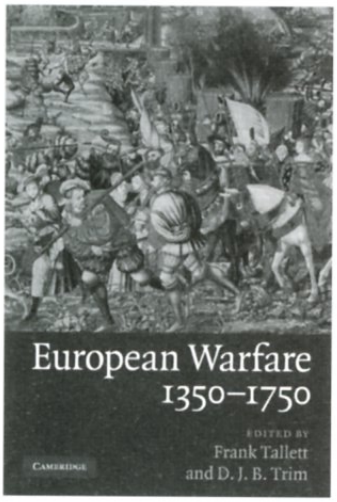
W.D. Jagtenberg, bew. Door E.H. Brongers en T.O.P. Jagtenberg
Ik beschuldig. Vijftien jaar strijd tegen het Ministerie van Defensie over haar boek Mei 1940. De strijd op Nederlands grondgebied
Uitgeverij Aspekt, Soest, 2010
224 p., geïll., ingenaaid
ISBN 978-90-5911-909-3
€ 19,95



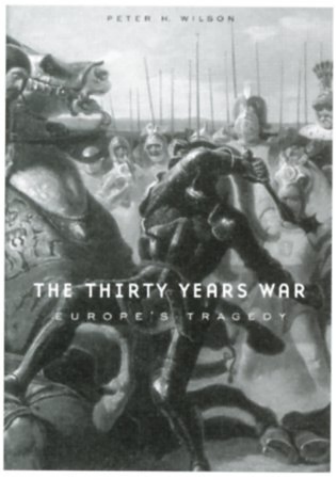
Peter Post (ed.),e.a.
The encyclopedia of Indonesia in the Pacific War. In cooperation with the Netherlands Institute of War Documentation
Handbook of Oriental Studies = Handbuch der Orientalistik, Section Three Southeast Asia, vol. 19
Brill, Leiden, Boston, 2010
684 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-04-16866-4
€ 145,-



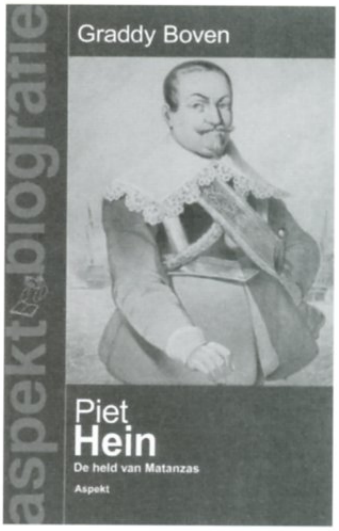
Frank Tallett and D.J.B. Trim
European Warfare 1350-1750
Uitgeverij Cambridge University Press, Cambridge, 2010
394 p., ingenaaid
Bevat bijdragen van o.a. Louis Sicking en Olaf van Nimwegen
ISBN 978-0-521-71389-4
€ 55,-



Peter H. Wilson
The Thirty Years War. Europe's tragedy
The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 2009
996 p., geïll., geb. met stofomslag
ISBN 978-0-674-03634-5
$ 23.10



Graddy Boven
Piet Hein. De held van Matanzas
Uitgeverij Aspekt, Soesterberg, 2010
144 p., geïll., ingenaaid
ISBN 978-90-5911-834-8
€ 17,95



Jules Brabers, Rob Lemmens
Luik, augustus 1914. Zoektocht naar een vergeten slag
Uitgeverij Aspekt, Soesterberg, 2009
194 p., geïll., ingenaaid
ISBN 978-90-5911-873-7
€ 22,95



Martin van Creveld
Oorlogscultuur
Uitgeverij Het Spectrum, Utrecht, 2009
608 p., geïll., gebonden met stofomslag
ISBN 978-90-4910-091-9
€ 44,95



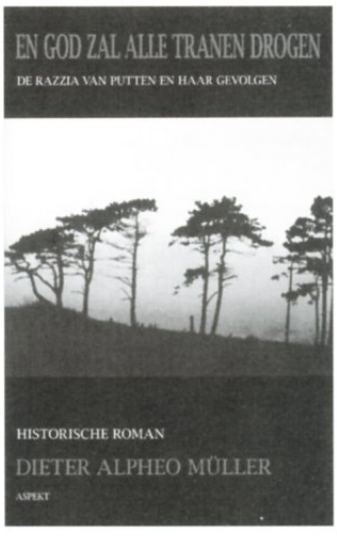
George W. Knotnerus
10 mei 1940. De dag dat de moffen kwamen. Roman
Uitgeverij Gopher, Amsterdam 2010
201 p., ingenaaid
ISBN 978-90-5179-721-3
€ 14,90



J.G. Kikkert
De drie Oranje koningen.
Willem I, Willem II, Willem III
Uitgeverij Aspekt, Soesterberg, 2010
186 p., ingenaaid
ISBN 978-90-5911-910-9
€ 19,95



Dieter Alpheo Müller
En God zal alle tranen drogen. De razzia van Putten
en haar gevolgen. Historische roman
Uitgeverij Aspekt, Soesterberg, 2009
230 p., ingenaaid
ISBN 978-905911-778-8
€ 18,95





DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

6 juni

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: 015 260 21 99 - na 18.00 uur 015 212 18 58
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 60 23 38
Website: www.donderbus.com

Mutaties op de ledenlijst

Het bestuur heeft de droeve plicht u mee te delen dat is overleden
A. Steketee, Raadhuisstraat 10, 2271 CW Voorburg.
Dat hij in vrede moge rusten.

Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
- R.H. Cober
  Herenstraat 376, 6004 XM Weert,
  T 06 20 69 78 74, E rhcober@home.nl
  (b3, b6, c1, c2, c3, c6, c10)
- M.A. Hardiek, Augustalaan 134,
  4615 HP Bergen op Zoom,
  T 0164 85 13 92, E mark.a.hardiek@home.nl
  (a3, a5, b11, b13, b14)
- A.J. van der Hout, Disseveltstraat 9,
  2231 EW Rijnsburg,
  T 071 402 43 74, E avanderhout@gmail.com
  (b11, b13, b14)
- C. Prince, Veerdijk 29, 4316 AV Zonnemaire,
  T 06 54 15 09 54, E corstiaanprince@gmail.com
  (b3, b11, b14, c6)

Wijzigingen in (post-)adres:
- N.J.M. van Lith, Forelvijver 6, 2492 MS Den Haag.

Wil Zaagman jr.

Afdelingscorrespondenten van de vereniging

Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Militaire geschiedenis te land
Coördinator: drs. J.P.C.M. van Hoof
E info@marsethistoria.nl
- ***a3 Napoleontica, Belgische Opstand:***
drs. M. van der Hoeven, Raaphorst 121, 2352 KJ Leiderdorp, T 071 541 25 01, E mithras@wxs.nl
- ***a5 Meidagen 1940:***
E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade, T 045 524 29 62, E e.h.brongers@tele2.nl
- ***b6 Wiel-en rupsvoertuigen:***
M.C. van der Hoog, Surinamestraat 40, 2585 GK, Den Haag, T 070 363 43 91 en J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105XG, Heemstede, T 023 529 13 24.
W. den Dunnen, Residencia la Cigüena, apartamento 70, Paseo de las Cumbres S/N, 21449 Islantilla, Lepe (Huelva), wimdendunnen@gmail.com.

Militaire luchtvaartgeschiedenis
Coördinator: drs. R. de Winter - E rolfenastrid@orange.nl
- ***b14 Luchtvaartafdeeling:*** info@marsethistoria.nl
- ***b11 Luchtvaartgeschiedenis (m.n. Indië):***
dr. P.C. Boer, Hoogaars 15, 4617 GE Bergen op Zoom,
T 0164 23 08 51, E PC.Boer.01@NLDA.NL
- ***b13 Marine Luchtvaartdienst (MLD):***
P.P. Staal, Javastraat 24, 2341 XL Oegstgeest,
T 071 515 66 14, prudentstaal@hotmail.com

Maritieme geschiedenis
- ***b9 Mariniers:***
- ***b10 Schepen en vaartuigen:***
info@marsethistoria.nl

Marechausseegeschiedenis
Coördinator: mr. W.J. Zaagman, E zano85@zonnet.nl

KNIL en krijgsverrichtingen in voormalige overzeese gebieden
Coördinator: drs. T. Broos - E tbroos@hotmail.com

Krijgsmachtbreed
Coördinator: drs. E.J.J.F. Rossmeisl,
E rossmeisl@planet.nl
- ***c1 Uniformen:*** E info@marsethistoria.nl
- ***c2 Emblemen:*** B.C. Cats, Claudiagaarde 72, 1403 JR Bussum, T 035 691 35 63 en Ing. R.C. Kuenen, Willem van Gelre-Gulikstraat 62, 6137 HB Sittard, T 046 458 81 74, E robkuenen@hotmail.com
- ***c3 Onderscheidingen:*** H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray, T 0478 58 29 92, E hennymeijer@home.nl en B.W. Wagenaar, Burgemeester Nieuwenhuisenstraat 43, 1906 CJ Limmen, T 072 505 38 96.
- ***c6 Traditie en ceremonieel:*** info@marsethistoria.nl
- ***c7 Vlaggen, vaandels en standaarden:***
W.L. Plink, Midachten 53, 8162 CK Epe,
T 0578 61 21 38, E wplink@planet.nl
- ***c8 Militaire muziek:***
mr. R.A. Schimmel, Jan Muschlaan 242, 2597 VE Den Haag, T 070 324 65 68, E schimmel242@zonnet.nl
- ***c9 Militaire genealogie:***
J.W.H. van Campen, Weidebloemenweg 73, 9302 AC Roden, T 050 501 82 14, E joopvancampen@yahoo.com
- ***c10 Vuurwapens en geschut:***
G.D. Klein Baltink, Vordense Binnenweg 49a, 7231 BB Warnsveld, T 0575 52 91 56, E gdkb@wxs.nl

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

De Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie, opgericht op 20 augustus 1966 en erkend bij Koninklijk Besluit van 14 juni 1968, is er voor allen, die zich verdiepen in de geschiedenis, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen, en het ceremonieel 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, J. van Lier †, H. Muller †, drs. J. Nuis,

Lid van Verdienste
T.L.D. Postma

Bestuur
Drs. R. de Winter, voorzitter
Mr. W.J. Zaagman, vice-voorzitter
H.A. Bresser, secretaris
Dr. W. Adriaansen, penningmeester

Mevr. M. Groen
Drs. A.J. van der Peet
Drs. L.Ph. Sloos

Secretariaat:
Nijverdalseweg 97
7461 TC Rijssen
T 0548-522342
I www.marsethistoria.nl
E info@marsethistoria.nl

Lidmaatschap
Kosten € 27,50 per jaar (buitenland € 35,-), over te maken naar rekeningnr. (Rabobank Amersfoort) 1478.89.537. t.n.v. Mars et Historia (buitenland BIC is RABONL2U en de IBAN NL44 RABO 0147 8895 37).

Ledenadministratie
Mr. W.J. Zaagman
Stadhouderslaan 7
3832 AB Leusden
T 033-4940485

I www.marsethistoria.nl
E info@marsethistoria.nl






legermuseum

