II 166

Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 44 | 2010 | Nr. 4





Verantwoording omslagfoto's en -illustraties

Vooromslag
Franse Napoleontische kurassier te paard in sneeuwlandschap. Hij draagt een mantel tegen de harde vrieswind omgeslagen. Het paard houdt zijn hoofd neerwaarts. Schilderij van J. Hoynck van Papendrecht.
Legermuseum, Delft.

Vooromslag binnenzijde, boven
Een NF-5 van 316 Squadron staat geparkeerd in het shelterareaal van Gilze-Rijen, 1983.
W.F. Helfferich.

Achteromslag
Kalender met bij elke maand een afbeelding, getekend door A.M. Luijt, van militairen of burgers met daarboven kernwoorden als demobilisatie, waakzaamheid, hulpvaardigheid, moed, besluitvaardigheid etc. Uitgave van Nederlandsche Vereeniging Ons Leger.
Legermuseum, Delft.

Achteromslag, boven en onder
In september 2008 arriveren de Cougars van 300 Squadron op nieuwe thuisbasis Gilze-Rijen. Rechts een pas gereedgekomen hangaarcomplex.
Audiovisuele Dienst Defensie.

Een patrouille trekt door het rietgras (alang-alang).
NIMH.

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 2
Drs. Rolf de Winter

Redactioneel 3
Drs. Louis Ph. Sloos

Manuel Piar en Luis Brion, twee Antillianen in het leger van Simon Bolivar 4
Rende van de Kamp

Vliegbasis Gilze-Rijen. Honderd jaar vliegen vanaf de Molenheide 11
Drs. Rolf de Winter

Het merkwaardige verhaal van de Douglas DB-7B Bostons van de MLD (en de ML/KNIL) 19
Dr. Peter C. Boer

Tactische aanwijzingen voor de counter-insurgency in Indonesië. Lessen uit de periode 1945- 1949 ontleend aan KL-Voorschriften 27
Dr. S.J. de Groot

Recensieartikelen 36

Boekbespreking 39

Literatuursignaleringen 40

NL Instituut voor Militaire Historie
Ministerie van Defensie
Alexanderkazerne, gebouw 203
MPC 58 A
Postbus 90701
2509 LS Den Haag

Prijs los nr. € 7,50

Van de voorzitter

In het vorige nummer ging ik in op de achterstallige betaling van de ledencontributie. Tot mijn vreugde kan ik u vertellen, dat het leeuwendeel van de 'late betalers' de contributie alsnog heeft overgemaakt. Helaas geldt dat niet voor een handvol leden, dat – zelfs na herhaaldelijke schriftelijke verzoeken en een individuele benadering – het verschuldigde bedrag nimmer heeft voldaan. Als bestuur hebben wij, in lijn met de statuten van de vereniging, moeten besluiten het lidmaatschap van dit groepje wanbetalers te beëindigen. Betreurenswaardig wellicht, maar ik vermoed dat u hier begrip voor heeft.

Bij het vorige nummer heeft u van onze penningmeester Wim Adriaansen een brief ontvangen over de contributie voor 2011. Zoals u ongetwijfeld duidelijk is geworden, krijgt u vanaf volgend jaar de mogelijkheid de jaarcontributie te voldoen via een (doorlopende) machtiging. Ik adviseer u, geheel vrijblijvend, van deze mogelijkheid gebruik te maken. U slaat dan immers twee vliegen in één klap: in de eerste plaats bespaart u zichzelf (én de vereniging) enige administratieve rompslomp en in de tweede plaats trakteert u zichzelf jaarlijks op een aantrekkelijke korting op de contributie van € 2,50. Een meevallertje dat, zeker in deze barre economische tijden, zal worden gewaardeerd. Zelf heb ik meteen de daad bij het woord gevoegd en mijn ondertekende machtiging op de bus gedaan. Van de penningmeester vernam ik, dat een substantieel aantal leden de machtiging inmiddels eveneens heeft gepost. Wie volgt? Voor de leden die (tot wederopzegging) geen machtiging wensen te verlenen, blijft vanzelfsprekend de mogelijkheid bestaan de betaling te voldoen via een overschrijvingskaart of via de computer (telebankieren). Zij maken echter geen aanspraak op de korting en ontvangen te gelegener tijd een nota voor het gehele bedrag.

Lustrumtentoonstelling 2011

Komend jaar bestaat onze vereniging 45 jaar! Natuurlijk zullen wij in ons blad en op de Algemene Ledenvergadering aandacht schenken aan de viering van ons 9e lustrum. Het hoogtepunt in het lustrumjaar wordt zonder twijfel een tentoonstelling in het Nederlands Vestingmuseum te Naarden. Een delegatie van het bestuur heeft onlangs buitengewoon constructieve besprekingen gevoerd met de directie van het Vestingmuseum, waarin we zijn overeengekomen in de periode eind juni tot eind september 2011 een bijzondere lustrumexpositie te organiseren. Onder onze leden zijn er velen die hun belangstelling voor militaire historie combineren met een verzamelpassie voor allerhande militaria. Het museum stelt in het kader van ons lustrum zijn tijdelijke expositieruimte beschikbaar voor een selectie van de topstukken die in het bezit zijn van onze leden. U krijgt dus volgend jaar de unieke gelegenheid enkele objecten uit uw persoonlijke militair-historische 'schatkamer' in een professionele tentoonstelling aan een groot publiek te tonen. Indachtig de brede belangstellingsgebieden onder de leden, streven wij ernaar de expositie een zo gevarieerd mogelijk karakter te geven. Wij hopen naast uniformen, uitrustingsstukken, onderscheidingen en (antieke) wapens, ook bijzondere boeken, oorkondes en militair-historische documentatie in de tentoonstelling te kunnen opnemen.

Ik nodig u hierbij alvast uit na te denken over uw persoonlijke inbreng. In samenwerking met het Vestingmuseum werken wij aan een draaiboek en planning om de tentoonstelling tot een succes te maken. De objecten zullen worden tentoongesteld in afsluitbare expositieboxen en worden vergezeld van (achtergrond)informatie over het object en de verzamelaar. Het tentoongestelde wordt beveiligd en verzekerd. Om een goede lijn in het geheel te krijgen, ontwerpen wij een standaarddocument waarop we informatie over de militaria en de verzamelaar vastleggen. Deze informatie wordt in het voorjaar verzameld en redactioneel klaargemaakt voor de expositie.

In de nabije toekomst komen wij met meer details over de opzet en vormgeving van deze lustrumtentoonstelling. Er zijn enkele fantastische ideeën om de opening van de expositie luister bij te zetten. Als u meedoet, behoort u bij deze opening vanzelfsprekend tot de speciale genodigden. Overweeg in alle rust, wat u de komende zomer uit uw verzameling aan de militair-historisch geinteresseerde medemens wilt laten zien. Het gaat daarbij niet zozeer over de kwantiteit als wel om de kwaliteit en uniekheid van de te exposeren objecten. Binnen het bestuur is onze vicevoorzitter (en militariaverzamelaar) Wil Zaagman uw eerste aanspreekpunt. Laat hem per brief(kaart), email of telefoontje weten dat u geïnteresseerd bent en mee wil doen. Wij hebben grote verwachtingen van dit evenement, maar het succes van deze tentoonstelling staat of valt bij uw gewaardeerde inbreng. Wij rekenen op u!

Rolf de Winter,

Voorzitter.

Redactioneel

Het vorige nummer van *Mars et Historia* was helaas wat aan de late kant. De oorzaak daarvan is uiteindelijk onze ambitie om een zo professioneel mogelijk militair-historisch blad te maken. Daar komt meer bij kijken dan alleen een nieuw ontwerp en een opmaak door een professionele vormgever. Hopelijk kijkt u wat dat betreft ook door het nieuwe jasje heen.
De tijd van de redactie gaat zitten in het vullen van de kopijportefeuille, selectie van artikelen, planning van de inhoud van de afleveringen, en vooral het redigeren van de stukken. De redactie probeert te waken voor een blad zonder inhoudelijke, stijl- en taalfouten en voor uniformiteit. De afbeeldingen zijn een verhaal apart, vooral de kwaliteit daarvan laat vaak te wensen over. Soms moeten er zelfs afbeeldingen bij een artikel gezocht worden. Al met al een hele klus dus voor drukbezette mensen. Zeker gezien de frequentie en de omvang van het blad.
Als de kopij voor het ene nummer de deur uit is, dan moet die voor het volgende nummer al weer samengesteld worden. Een nummer dat half december moet verschijnen, dient half november te zijn aangeleverd bij de vormgever. De kopij daarvoor moet half oktober al binnen zijn wil de redactie voldoende tijd hebben voor reflectie.
Volgend jaar wil de redactie daarom artikelen die gereed zijn voor publicatie in principe als eerste publiceren en minder artikelen plannen in bepaalde nummers. Er ontstaat namelijk vaak vertraging doordat geplande artikelen te laat aangeleverd worden of te laat gereed zijn voor publicatie.
Kortom: wie het eerst komt wie het eerst maalt! Stuur dus uw artikel van circa 3.000 woorden met vier à zes afbeeldingen (van 300 dpi - het kan niet vaak genoeg worden herhaald) in, en de kans is groot dat, als het stuk snel publicabel is, het ook snel geplaatst wordt.
2011 biedt dus nieuwe kansen voor u als auteur. De redactie wenst u prettige feestdagen en een voorspoedig nieuw jaar toe.

Louis Ph. Sloos,

Hoofdredacteur.

Ledendag 2011

De jaarlijkse ledendag zal op zaterdag 7 mei 2011 worden gehouden op een welbekende locatie: het Museum van de Koninklijke Marechaussee in Buren. Gastheer is de directeur, de velen van ons bekende kol. bd Klijnhout. Hij en zijn medewerkers zijn blij ons weer te mogen ontvangen, en het bestuur is blij dat wij daar weer welkom zijn.
Het definitieve programma wordt u in het eerste nummer van 2011 bekend gemaakt, net als de mogelijkheden om u aan te melden. Wel kan ik hier al melden dat u naast de bekende items als de ALV en korte lezingen weer een (ruil-) beurs van militaria kunt verwachten.
De kosten voor het geheel zijn € 20 p.p. voor de hele dag, uiteraard inclusief de lunch.
Wilt u geen lunch gebruiken, bedragen de kosten € 5 p.p.
Wenst u alleen de ALV bij te wonen? Dat is uiteraard gratis.

Wil Zaagman jr.

Manuel Piar en Luis Brion, twee Antillianen in het leger van Simon Bolivar

Rende van de Kamp



Simon Bolivar (1783-1830). Afbeelding in: Eleazar Lopez Contreras, *Bolívar conductor de tropas* (Caracas 1930). Legermuseum, Delft.

In de jaren na 1800 braken er in Zuid-Amerika opstanden uit van Creolen (aldaar geboren blanken) tegen de Spaanse bestuurders. Deze Revolutie zou na vele gevechten resulteren in de onafhankelijkheid van de Spaanse gebieden in Zuid-Amerika. Eén van de resultaten was ook de vorming van Groot-Colombia, dat tussen 1826 en 1830 uitéén zou vallen in de republieken Venezuela, Colombia, Ecuador, Peru en Bolivia.
Tijdens de strijd in wat nu Venezuela is, zouden buitenlandse vrijwilligers een rol spelen. Groepen Haïtiaanse huurlingen (240-270 man), Engelse hulptroepen onder bevel van kolonel Gustavus Hippisley, een Iers Legioen, Engelse, Franse, Amerikaanse, Zweedse, Italiaanse en Duitse huurlingen en allerlei avonturiers. Veel buitenlanders waren georganiseerd in aparte eenheden. Zo waren er naast een Iers Legioen ook een Brits Legioen, een *Albion Battallion*, een *British Brigade* en een *Hibernia Battallion*. Bij elkaar zou het om vele duizenden buitenlanders gaan, alleen de Britten zorgden vanaf 1817, toen rekrutering in volle omvang begon, al voor ongeveer 10.000 man en het Ierse Legioen telde ongeveer 2.000 man. Na bijna vijfentwintig jaar oorlog tegen het Frankrijk van Napoleon, waren tienduizenden ervaren soldaten aan de kant gezet en aan lager wal geraakt. Het zou vooral uit hun gelederen zijn dat huurlingen werden gerekruteerd. Leidende figuren bij deze buitenlanders waren de Schot Gregor MacGregor, die generaal werd, de Fransman Henri la Fayette Vellaume Ducaudray-Holstein, die nog gediend had bij de generale staf van Napoleon en die enige tijd verbonden zou zijn aan de generale staf van Simon Bolivar, de Engelse luitenant-kolonel Thomas Richards, de Amerikaanse kaperkapitein John Daniel Danells, de Italiaan Giuseppe Bianchi, die het bevel voerde over een schip, en de Ierse generaal John d'Evereux, die officier was in het Vreemdelingenlegioen van Venezuela. Ook een paar Nederlanders dienden deze Revolutie en klommen op tot hoge rangen: generaal Manuel Piar en admiraal Luis Brion.

Piar

Piar en Brion waren beiden inwoners van het eiland Curaçao en dus Nederlandse onderdanen. Zij opereerden in het gebied van de Caribische Zee, op de kusten van Venezuela, in de oerwouden van het Zuid-



Manuel Carel Piar (1777-1817) op een postzegel geplakt op een eerstedagenveloppe, waarop een afbeelding staat van een standbeeld van Piar.
Legermuseum, Delft.

Amerikaanse binnenland. Het decor was rechtstreeks afkomstig uit Schateiland: de vele eilanden met exotische namen als Isla Margarita, Aruba, Curaçao, Haïti, Jamaica, Trinidad en Grenada. De brandende zon, het blauwe water, de witte stranden met palmbomen, de schepen met hun houten masten en klapperende zeilen, de haaien, de tropische stormen. Een piratenparadijs. Het was in dit gebied dat Brion en Piar geschiedenis schreven.
Manuel Carel Piar werd geboren in 1777 of 1778 op Curaçao. Hij was de zoon van Fernando Piar, een Spaanse scheepskapitein afkomstig van de Canarische Eilanden en Isabel Gomez, een meisje uit Curaçao. De kleine Manuel verhuisde met zijn moeder naar Venezuela en ging daar naar school. Na zijn schooltijd ging hij in de leer bij een kapper. In 1797 keerde Manuel weer terug naar Curaçao. In 1798 trouwde hij met Maria Martha Boom, een Curaçaos meisje. In 1804 was hij officier in de Nationale Garde, een soort burgerwacht of schutterij. Op 31 januari van dat jaar vielen Engelse troepen Curaçao binnen. Piar wist door zijn optreden aan het hoofd van een patrouille de Engelsen na een korte schermutseling te verjagen.
Piar was al jong avontuurlijk en woonde jarenlang op het eiland Haïti. Hij trad hier in overheidsdienst en kreeg het bevel over een bewapende schoener. Feitelijk was hij dus hier al in vreemde krijgsdienst. Op Haïti leerde Piar Francisco de Miranda kennen. De Miranda wilde Zuid-Amerika bevrijden van het Spaanse juk. Piar sloot zich bij hem aan en op 3 augustus 1806 landden de twee met een strijdmacht van 400 man te Coro op de kust van Venezuela. De opstand mislukte echter en de mannen moesten zich terugtrekken.

De onafhankelijkheidsoorlog

Op 5 juli 1811 werd de onafhankelijkheid van Venezuela uitgeroepen. De Miranda werd opperbevelhebber van de Patriotten, ook wel Independenten genoemd en benoemde Piar tot luitenant (of zelfs tot kolonel volgens sommigen). Gevechten volgden en in augustus werd de stad Valencia ingenomen. Piar wist de opmars van Spaanse troepen te stuiten en werd bevorderd tot lid van de generale staf.
30 september 1811 werd hij opnieuw bevorderd. Deze keer werd hij tot luitenant-ter-zee derde klasse benoemd. Hiermee had hij een rang en een functie bij zowel het leger als de marine.
De Independenten werden uiteindelijk verslagen en De Miranda werd gevangen genomen. Een andere revolutionair, Simon Bolivar, wist te ontkomen naar Curaçao, terwijl Piar naar het oosten van Venezuela vluchtte. Hier was Santiago Mariño, een andere revolutionair actief. Piar kreeg nu het bevel over een schip dat troepen naar de monding van de Orinoco-rivier moest vervoeren. Het offensief dat hier werd ingezet door de rebellen mislukte en Piar en Mariño gingen naar het eiland Trinidad, waar nog meer rebellen zouden samenkomen. Op Trinidad werden verdere plannen gesmeed en de mannen zwoeren een eed dat ze



Luis Brion (1782-1821), afbeelding in Henry de Sola, *Biografia del Almirante Brion* (Caracas 1921).
Legermuseum, Delft.

Venezuela zouden bevrijden.
De Independenten voeren met twee schepen naar Venezuela en in de nacht van 13 januari gingen zij aan land in de buurt van het stadje Güiria. De Independenten namen het stadje in en ook een volgende stad, Maturin, werd ingenomen. De Independenten rekruteerden ter plaatse mensen voor hun legertje en sloegen een grote aanval van 1500 Spanjaarden met 250 man af. Piar leverde buiten de stad slag met de Spanjaarden en behaalde een overwinning. Zijn eerste overwinning als zelfstandig aanvoerder.
Op 11 april 1813 werd Maturin aangevallen door een Spaanse troepenmacht van 2400 man. Met 500 man verdedigde Piar de stad en wist de vijand te verslaan.
Op 25 mei werd Maturin weer aangevallen en ook deze keer leidde Piar de verdediging. Met 300 man te paard werd een charge uitgevoerd en de Spanjaarden sloegen op de vlucht, met achterlating van 500 gesneuvelden. Een grote hoeveelheid kanonnen, geweren, munitie en geld viel in handen van de rebellen, waarmee nieuwe rekruten konden worden uitgerust. Piar veroverde met zijn mannen vervolgens Guarapiche, versloeg een Spaanse troepenmacht bij Los Corocillos en Cumanacoa en sloot zich aan bij Mariño in het door deze veroverde Cumaná.
12 november 1813 arriveerde Piar aan het hoofd van zeven schepen ter hoogte van de stad Puerto Cabello om deze stad te blokkeren. Bij een aantal kleinere gevechten werd kolonel Piar lichtgewond. Begin 1814 werd hij bevorderd tot generaal. Hij was toen pas 37 jaar oud. Kort daarop droeg hij zijn commando over en keerde hierna niet meer terug naar zee.

Brion

Op dezelfde tijd verscheen ook Luis Brion voor de kusten van Venezuela. Ook deze Nederlander was in dienst van de Independenten gekomen.
Luis Brion werd op 6 juli 1782 gedoopt in de St. Annakerk op Curaçao. Zijn volledige naam was Philippus Ludovicus Brion. De ouders van Luis, zoals hij werd genoemd, waren Walen uit de omgeving van Luik, die in Amsterdam terecht waren gekomen. Rond 1778 vestigde de familie zich op Curaçao en maakte hier fortuin in de handel.
Luis en zijn broer volgden onderwijs in Amsterdam. Toen er in 1799 oorlog dreigde tussen Engeland en de Bataafse Republiek, zoals Nederland sinds 1795 heette, meldde Luis zich als vrijwilliger bij het leger. De 17-jarige Luis werd ingedeeld bij de Eerste Compagnie van het Eerste Bataljon* Bataafse Jagers, dat onder bevel stond van Baron Chassé. Luis werd eerst jager, daarna korporaal en tenslotte fourier.
Tijdens de Engels-Russische invasie van 1799 in Noord-Holland werd hij door de Engelsen gevangen genomen bij Castricum en voor korte tijd naar Engeland overgebracht.
Eind april 1800 verliet Luis het leger en vertrok naar de Verenigde Staten om een opleiding voor de zeevaart te volgen.
In 1804 werd Brion, die nu weer terug was op Curaçao, benoemd tot kapitein van de Tweede Compagnie Infanterie van de Nationale Garde (een soort burgerwacht). In 1805 kreeg hij het bevel over Fort Beekenburg aan de Caracas-baai op Curaçao. De Engelsen hielden in deze tijd een blokkade van het eiland en voerden verschillende landingen uit.
Op 20 juni 1805 commandeerde Brion een troep van 160 man Nationale Garde die de strijd aanbond met een honderdtal Engelsen die geland waren op het eiland. De Engelsen trokken zich terug op hun schepen. Later dat jaar heroverde Brion een door de Engelsen buitgemaakt schip dat de blokkade probeerde te doorbreken.
Op 17 november 1805 was Luis Brion één van de commandanten bij een invasie op Aruba door Nederlandse troepen. Aruba was door de Engelsen bezet. De Engelsen vertrokken en de Nederlanders maakten enige schepen buit.

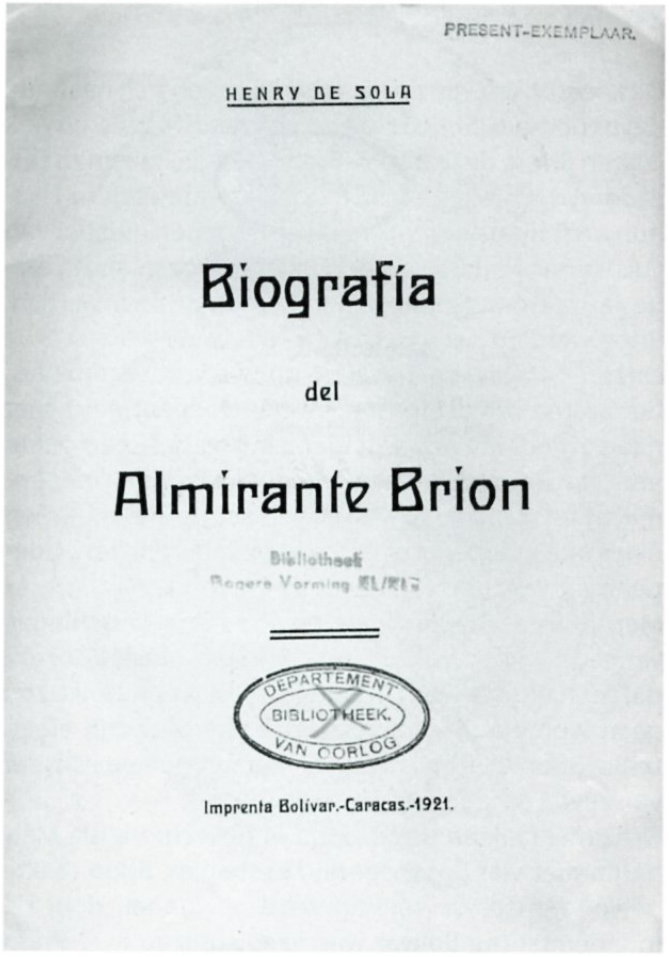
Brion was vooral ook koopman en reisde veel op en neer in het Caribisch gebied. Ook bezocht hij diverse malen Venezuela. Kort na de glorieuze intocht van Simon Bolivar in Caracas, de hoofdstad van Venezuela, was ook Brion in deze stad voor zaken. De twee mannen, Bolivar en Brion, ontmoetten elkaar. Brion voelde gelijk dat Simon Bolivar een winnaar was en raakte van hem onder de indruk.

Onenigheid tussen de Patriotten

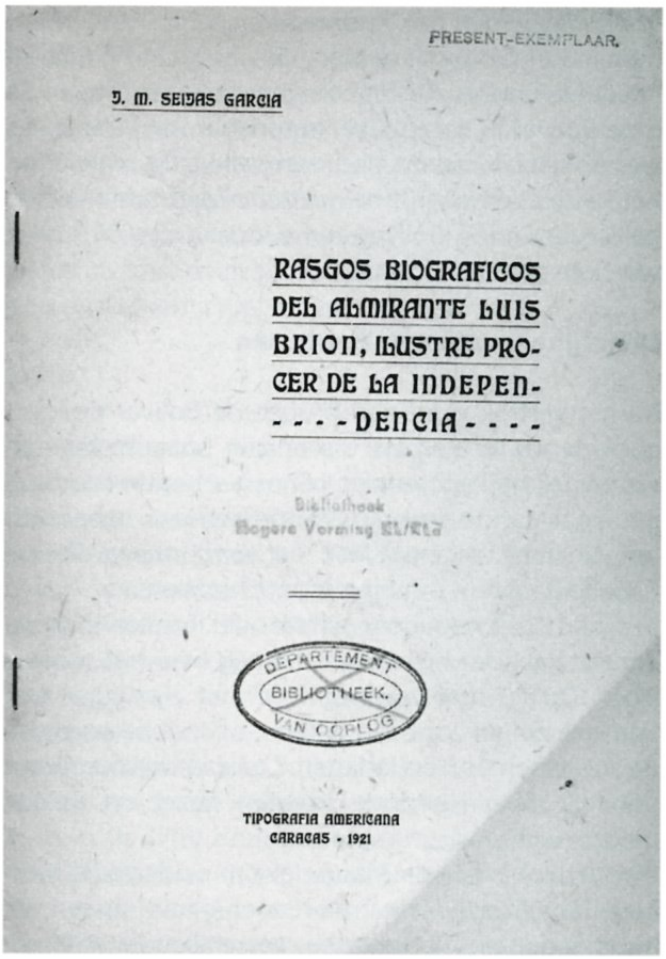
Na het vertrek van Brion probeerde Bolivar de kustgebieden in te nemen, die nog in Spaanse handen waren. Hij had echter niet genoeg schepen en vroeg generaal Mariño om hulp. Mariño was toen in het oosten van Venezuela met Piar. Piar werd nu naar Puerto Cabello gestuurd om dit stadje te blokkeren.
In april 1814 kwam generaal Manuel Piar aan in Oost-Venezuela, waar hij het bevel kreeg over het tweede leger. Op 25 mei versloeg Piar met zijn leger een Spaanse strijdmacht van 2000 man. In juli komen na de successen ook nederlagen. Caracas werd opnieuw door de Spaansgezinde troepen bezet en Bolivar moest vluchten.
Piar vertrok naar Isla Margarita om soldaten te werven. Tegelijkertijd kwam er onenigheid tussen de Independenten. Er werden verschillende kampen gevormd die tegen elkaar ageerden en politieke spelletjes speelden. Piar liet zich, gesteund door het leger Bevelhebber van het Oosten noemen.
De gevechten tussen de rebellen en de Spaansgezinden gingen intussen gewoon door. Op 16 oktober werd door Piar een zware nederlaag geleden bij de stad Cumaná. Piar moest vluchten naar de stad Cariaco, waar hij kort daarna opnieuw werd aangevallen en verslagen. Weer moest hij vluchten. Na enige omzwervingen bevond Piar zich in augustus 1815 in de stad Cartagena.
Brion, die in dezelfde periode als de blokkade van Piar in het kustgebied was aangekomen, was nog steeds neutraal. Hij was handelaar en had zijn eigen schip. Hij liet zich echter toch overhalen om de zijde van de Independenten te kiezen en kreeg de rang van kapitein-luitenant ter zee. Hij kreeg soldaten aan boord en werd vrijwel meteen aangevallen door een Spaans schip. Deze wist hij te verslaan. Zijn eerste treffen werd zo gelijk zijn eerste overwinning.
Na de mislukte blokkade keerde Piar terug naar Oost-Venezuela en Brion ging na een aantal kleinere reizen naar Engeland om wapens en munitie te kopen voor de opstandelingen van Bolivar. In juli 1815 kwam Brion met een enorme hoeveelheid wapens en proviand aan te Cartagena. Ook Piar was hier nu. De Spanjaarden hadden inmiddels een troepenmacht van 10.000 man uit Spanje over laten komen en in de strijd die volgt moesten Piar en Brion de stad ontvluchten.

Zeeslag

De kopstukken van de opstand begaven zich naar Aux Cayes op Haïti. Simon Bolivar was daar, Mariño en ook Piar en Brion, de Schot McGregor en de Fransman Ducaudray Holstein. De opstandelingen legden in Haïti hun onderlinge geschillen bij en door het initiatief van Luis Brion werd Bolivar door allen gekozen als de enige aanvoerder van de opstand tegen de Spanjaarden. Brion werd nu bevorderd tot kapitein-ter-zee.
Omdat Caracas en vrijwel de gehele kust vast in handen waren van de Spaansgezinde troepen, werd, met name onder invloed van Manuel Piar, besloten om in het uiterste oosten van Venezuela met een troepenmacht aan land te gaan. Dit gebied, de Llanos, is een rivierenrijk gebied, waar ook al enkele groepen Independenten actief waren.
Met zeven schepen voer het opstandelingenleger, versterkt met circa 240 tot 270 Haïtiaanse huursoldaten, naar Isla Margarita, dat als basis gebruikt zou gaan worden. Piar voerde het bevel over zijn eigen schip, Brion was bevelhebber van het gehele eskader van zeven schepen.
Op 2 mei raakten de schepen in gevecht bij Isla Margarita met vier Spaansgezinde schepen. Brion raakte gewond, maar de zeeslag werd gewonnen door de Independentes. Bolivar was zo te spreken over Brion als leverancier, financier en bevelhebber, dat hij hem bevorderde tot admiraal.
Op Isla Margarita sloten vele Curaçaoënaars zich aan bij de expeditie. De Independenten landden op de kust van Venezuela en enkele kleine stadjes werden ingenomen. Het groeiende leger van opstandelingen rukte op door het woeste gebied. Piar ging hier vooral zijn eigen gang en zijn eigengereidheid, maar natuurlijk ook zijn successen, maakten velen jaloers. Piar was een mulat, dat wil zeggen een blanke met zwart bloed. Samen met zijn flair om zich aan te passen aan de gewone man en de talen die hij sprak, maakte hem dat snel populair bij de gewone soldaten en het volk. In hogere kringen was men hierdoor soms wat achterdochtig. Een buitenlander, een mulat, snel opklimmend in rang, en dan ook nog populair bij het voetvolk. Redenen om Piar als een rivaal te gaan zien, waar je voor moest uitkijken.
De belegering en inname van Angostura en de Slag bij Felix, een grote overwinning voor de Independenten, waren hoogtepunten van deze campagne.
Bolivar en Brion voeren na de landingen in het oosten, met een kleine vloot naar het westen, waar ze een nieuw bruggehoofd vormden op de kust. Van hieruit werd landinwaarts getrokken.
Brion, als admiraal hoofdzakelijk betrokken bij de vloot, voer heen en weer tussen de verschillende eilanden om contacten te leggen en wapens en proviand te kopen. Bolivar had, als enige aanvoerder van



Henry de Sola, *Biografia del Almirante Brion* (Caracas 1921), titelpagina.
Legermuseum, Delft.



J.M. Seijas Garcia, *Rasgos biograficosdel almirante Luis Brion, illustre procer de la independancia* (Caracas 1921), titelpagina.
Legermuseum, Delft

de Revolutie, het moeilijk om zijn gezag te laten gelden.
In juli 1817 commandeerde Brion een vloot schepen die de Orinoco-rivier opvoer om de Spaansgezinden te verdrijven. De Spaansgezinden leden zware verliezen en de Independenten slaagden er dankzij Brion in om de Orinoco te beheersen.
Angostura werd de tijdelijke hoofdstad van de Independenten. Brion nam zijn intrek in een van de grootste huizen van de stad.

Doodstraf voor Piar

Op bevel van Bolivar werd een arrestatiebevel tegen Manuel Piar uitgevaardigd op 23 juli 1817. Er waren vermoedens gerezen dat Piar zich aan subversieve acties schuldig zou maken. In eerste instantie wist Piar uit Angostura te ontsnappen. 27 september werd hij echter gearresteerd in de stad Aragua en overgebracht naar de stad Maturin. Kort daarna werd hij teruggebracht naar Angostura.
Piar werd gevangengezet in het huis waar ook Brion en enige anderen woonden. Zijn kamer werd permanent bewaakt.
Piar werd het volgende ten laste gelegd: insubordinatie aan het hoogste gezag, samenzwering tegen de openbare orde en rust, opruiing en desertie. Op 15 oktober werd in hetzelfde huis de krijgsraad bijeengeroepen om een vonnis te vellen. Admiraal Brion, zeer loyaal aan Simon Bolivar, was voorzitter van deze krijgsraad. Eigenlijk stond bij voorbaat de uitspraak van de krijgsraad al vast. Piar was eigengereid, had niet altijd precies zijn bevelen opgevolgd, hij zei in zijn woede soms dingen, die hij beter stil kon houden en hij had vijanden gemaakt onder de vertrouwelingen van Bolivar. Bolivar als chef van de Revolutie, moest zijn gezag laten gelden en Piar werd als voorbeeld gesteld. Al dezelfde dag kwam de krijgsraad tot een uitspraak: de doodstraf door de kogel.
De volgende dag werd Piar naar het stadsplein gevoerd en door een peloton van 25 man geëxecuteerd. Toen Bolivar de schoten hoorde, kon hij zijn tranen niet bedwingen. Manuel Piar werd buiten de stad begraven op de armenbegraafplaats El Carsen.

Brion president

Brion was weliswaar een landgenoot van Piar, zijn motieven om bij de Revolutie betrokken te raken waren anders. Piar was een avonturier, een man van het volk, een gokker. Brion was een koopman die zeer veel geld in de onderneming had geïnvesteerd, hij kwam uit andere kringen dan Piar en hij zag Piar als een bedreiging voor Bolivar, in wie hij al zijn vertrouwen had gesteld.
In 1817 was Brion enige tijd waarnemend President van de Republiek. In januari 1818 maakte Brion, als waarnemend president een inspectietocht langs de forten die in handen waren van de Independenten. Samen met zijn secretaris, luitenant-kolonel Thomas Richards, een Engelsman, begon hij verbeteringen in de aangetroffen toestanden te organiseren Zoals de verbetering van de voedselvoorziening, het aankopen van uniformen en het aanpakken van corruptie. Alles had zijn aandacht.
Ondertussen bleef hij ook actief als admiraal van de vloot. Hij bleef de Spanjaarden onder druk zetten op de Orinoco en voor de kust.

Vreemdelingenlegioen

Brion had veel invloed op Simon Bolivar en zodoende werd in 1818 besloten tot de oprichting van een Vreemdelingenlegioen. Met name in Engeland en Ierland dacht men huursoldaten te kunnen rekruteren. Brion trad af als waarnemend President en maakte vervolgens een reis langs de Noordelijke Kraal-eilanden om te kijken of hij mogelijke troepentransporten van huursoldaten kon opvangen. Hij kwam op zijn reis verschillende kaperschepen tegen, waarvan hij voorraden kocht. Een aantal kaperkapiteins werd door hem overgehaald de kant van de Independenten te kiezen.
Vanaf half 1818 begonnen de Independenten weer met grootschalige acties om de rest van Venezuela te bevrijden. Admiraal Brion werd verantwoordelijk voor de kust en de Orinoco, maar werd ook regelmatig op reis gestuurd om voorraden te kopen. Zo voer hij met zijn schip naar Trinidad en Grenada.
Brion bleef bezig met het blokkeren van vijandige schepen. Hij hield zich ook bezig met het ontvangen van buitenlandse huursoldaten. In oktober kwam een groep Engelse huursoldaten aan. In februari 1819 een contingent Duitsers en Engelsen. In juni 1819 weer Engelsen en in augustus Ieren.
Inmiddeld zette Bolivar zijn offensief in het binnenland voort. Bij een grootscheepse aanval die Brion moest uitvoeren op de kust ter ondersteuning van Bolivar, werden eenheden van het Vreemdelingenlegioen ingezet. Deze eenheden zouden bij Brion veel hoofdbrekens veroorzaken. Met name de Engelsen waren slecht gedisciplineerd en onverantwoordelijk. Brion was steeds bang voor muiterij.
In januari 1820 had Brion opnieuw problemen met het Vreemdelingenlegioen. Nu waren het de Ieren. In het Ierse Legioen waren ongeveer net zoveel officieren als soldaten en de troepen waren ongeoefend. Velen werden teruggestuurd naar Europa en wat er over was werd omgevormd tot een erekorps. In mei waren er opnieuw problemen met de Ieren. De Ieren weigerden nu dienst, behalve een regiment onder luitenant-kolonel Francis Burdett O'Connor. Uiteindelijk werd een groot gedeelte van hen overgebracht naar Jamaica, vanwaar zij terugreisden naar Ierland. Bolivar verbood kort daarop het dienen van buitenlanders in zijn leger.
Er volgde weer een lange tijd van blokkadeacties om te voorkomen dat Spaanse schepen de kust bereikten en bevoorraadden. Brion verstrekte als admiraal zogenaamde kaperbrieven. Kapiteins van kaperschepen, piraten, kregen met een dergelijke brief een vrijkaartje van de Independenten om schepen te kapen en op te brengen. Dit kapen van schepen leverde ook alweer allerlei moeilijkheden op voor Brion.

Besluit

Intussen verliep de oorlog voorspoedig voor de Independenten. De ene na de andere stad werd ingenomen of koos de zijde van de opstand. Luis Brion echter, begon te wankelen onder de stress, de enorme schulden die hij had gemaakt voor de zaak van de opstand, de intriges en de problemen. In juli vroeg de nog geen 40-jarige admiraal zijn ontslag aan en al op 20 augustus 1821 vertrok hij zwaar ziek naar Curaçao. De admiraal overleed op 27 september 1821 en werd begraven in de tuin Rozentak, eigendom van zijn zwager.
In 1882 werden de stoffelijke resten van Luis Brion opgegraven en op verzoek van de Venezolaanse overheid overgebracht naar Caracas en bijgezet in het Nationale Pantheon. In 1814 had Brion al de Venezolaanse nationaliteit gekregen en later zou hij ook worden onderscheiden met de prestigieuze "Orde van de Bevrijders", de hoogste onderscheiding van de Independenten.
Uiteindelijk zou ook Manuel Piar eerherstel krijgen. In 1913 werd zijn geschilderde portret samen met dat van Luis Brion en de andere voormannen van de Venezolaanse onafhankelijkheid onthuld in het Palacio Legislativo te Caracas.
Tegenwoordig staan zowel Piar als Brion als beeldhouwwerk aan de Avenida de los Próceres in Caracas. Beiden hebben ook op Curaçao een standbeeld.
Beide mannen hebben grote invloed gehad op de bevrijding van Zuid-Amerika en Brion heeft enorm bijgedragen aan de democratie in Venezuela en hij

was de grondlegger van de marines van Colombia en Venezuela.

* Volgens de website van het Legermuseum te Delft gaat het om het Tweede Bataljon Jagers, dat werd gecommandeerd door luitenant-kolonel David Hendrik Chassé. Dit bataljon vocht op de rechterflank in de voorhoede tijdens de Brits-Russische invasie.

Literatuur

- J. Hartog, *Manuel Carel Piar. De jongen van Otrobanda* (Aruba 1967).
- J. Hartog, Luis Brion. *De admiraal-financier* (Aruba 1968).
- Moises Enrique Rodriguez, *Freedom's Mercenaries volume 1 en 2* (z.p. 2005).

Dit artikel is gebaseerd op een hoofdstuk in Rende van de Kamp, *Soldaat voor een ander. Nederlanders in vreemde krijgsdienst* (Soesterberg, Uitgeverij Aspekt 2009).

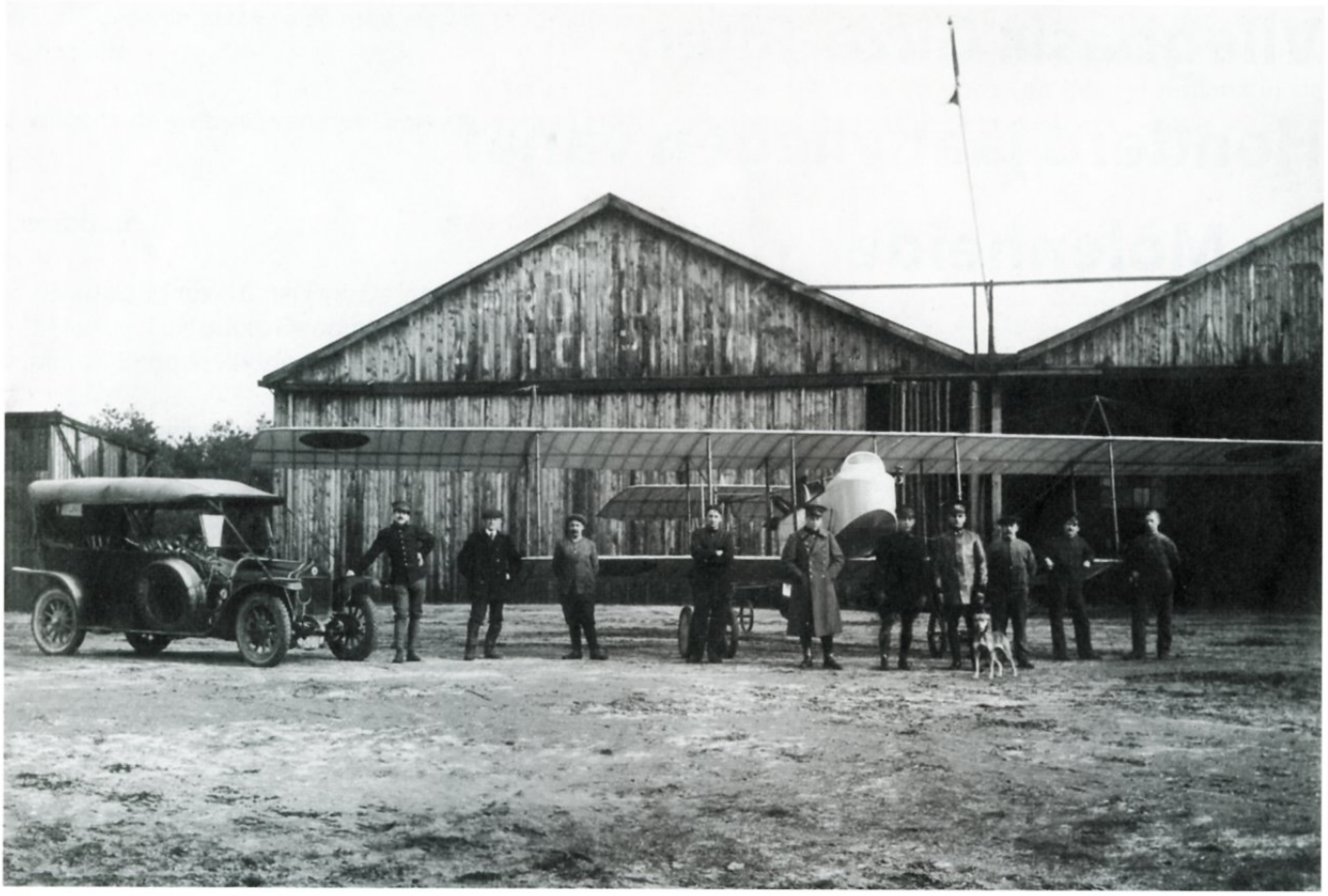
Vliegbasis Gilze-Rijen Honderd jaar vliegen vanaf de Molenheide

Drs. Rolf de Winter



Europeesche Rondvlucht, 26 juni 1911. Gadegeslagen door het massaal opgekomen publiek landt een Blériot-eendekker op de Molenheide.
Spaarnestad Photo.

Het jaar 2010 was een gedenkwaardig jaar voor de Vliegbasis Gilze-Rijen. De locatie waar tegenwoordig de helikopters van het Defensie Helikopter Commando (DHC) het luchtruim kiezen, bekleedt een unieke plaats in de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis: Gilze-Rijen is het eerste vliegterrein in Nederland waar een eeuw lang onafgebroken vliegbewegingen zijn geweest. Daarmee is de vliegbasis het oudste in gebruik zijnde vliegveld van ons land. De Koninklijke Luchtmacht (KLu) schonk vanzelfsprekend aandacht aan dit bijzondere jubileum. Op 11 maart 2010 was er een plechtigheid waarbij het honderdjarig bestaan werd gemarkeerd met het onthullen van een gedenksteen op de plek waar zich in 1910 de toegangspoort bevond van het toenmalige vliegveld Molenheide. De onthulling werd opgeluisterd met de aanwezigheid van hoogwaardigheidsbeklederS van Defensie, de Provincie en de omliggende gemeenten. Een *fly*

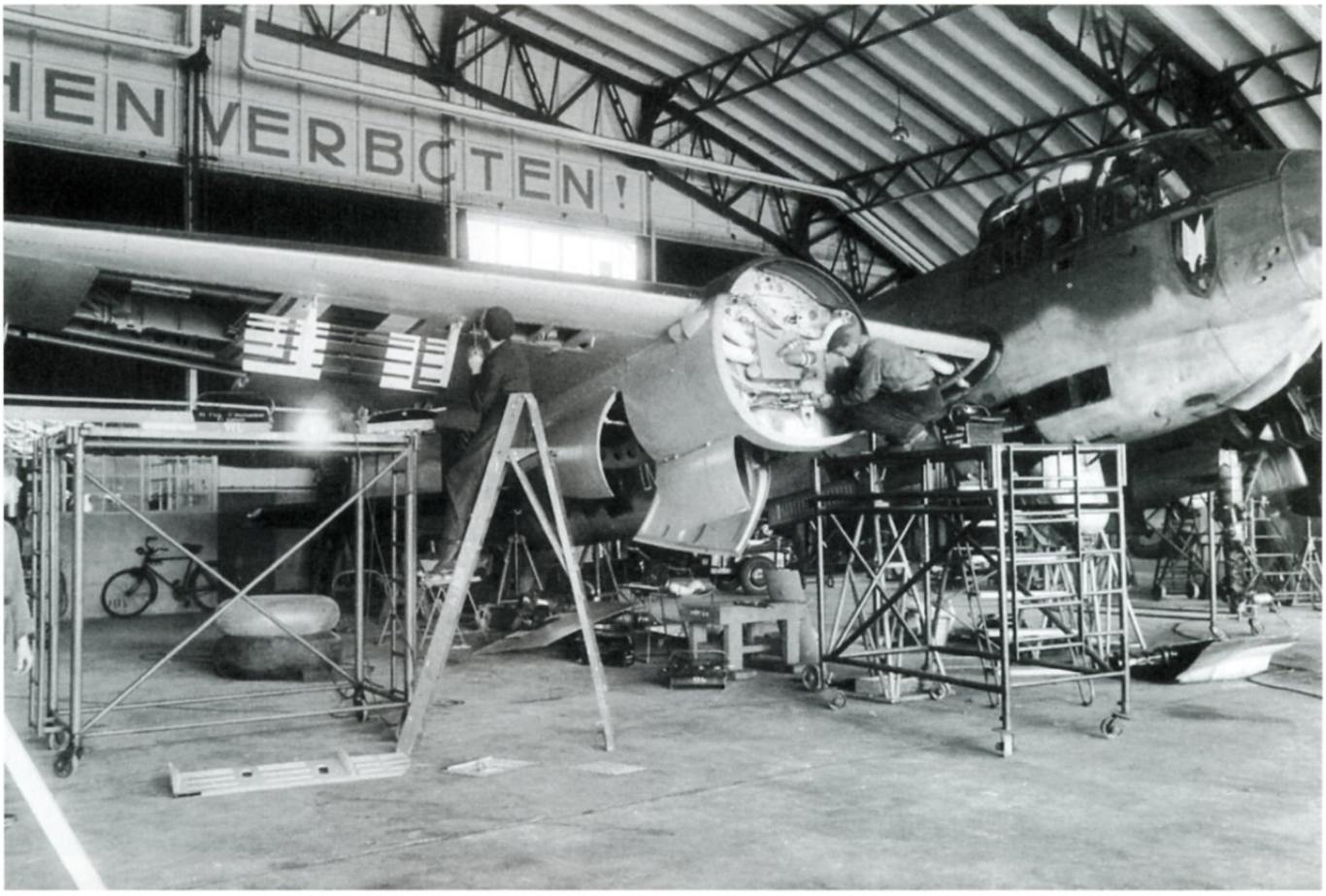


Detachement Gilze-Rijen paraat, 1914-1918. Personeel van de Luchtvaartafdeeling poseert op de Molenheide voor een Farman-anderhalfdekker.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Den Haag.

by van helikopters van het DHC en vliegtuigen van de Stichting KLu Historische Vlucht symboliseerde honderd jaren vliegen vanaf Gilze-Rijen. In juni 2010 vormde de vliegbasis het decor voor de drukbezochte Luchtmachtdagen, waar het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) een rijk geïllustreerd jubileumboek ten doop hield, getiteld *100 jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen. Een vliegbasis in woord en beeld* (zie gegevens elders). In dit artikel komt deze eeuw luchtvaartgeschiedenis op het Brabantse vliegveld in vogelvlucht voorbij.

Een gedurfd burgerinitiatief

Ofschoon militairen van divers pluimage decennia achtereen op het vliegveld de toon zouden zetten, begon het allemaal met een initiatief van enkele particuliere luchtvaartenthousiastelingen uit de omgeving. Deze Brabantse pioniers richtten begin 1910 in Breda de Eerste Nederlandsche Vliegvereeniging (ENV) op. Zij vonden op de heidegronden tussen de dorpen Gilze en Rijen een geschikt terrein om hun voor die tijd baanbrekende plannen ten uitvoer te brengen. Tijdens de egalisatie van deze Molenheide kregen boeren de gelegenheid gratis plaggen te komen steken, een aanbod waarvan zij dankbaar gebruik maakten. Terwijl de plaggen verdwenen in de potstallen van lokale veehouders, verrees er op de Molenheide een dubbele houten loods, die vier vliegmachines kon herbergen. Tegen deze hangaar bouwde de ENV een bescheiden constructie- en reparatiewerkplaats. De luchtvaartpioniers van de ENV hadden grootse plannen met de Molenheide. Naast het organiseren van vliegdemonstraties, wilden zij meedoen aan (internationale) vliegwedstrijden, door Nederlandse constructeurs ontworpen vliegtuigen gaan bouwen en een eigen vliegschool op poten zetten.
Omdat Nederland nog nauwelijks gebrevetteerde vliegers telde, nam de ENV een in Nederland wonende Engelsman in de arm om op de Molenheide vliegdemonstraties te gaan verzorgen. Deze Ernest A. Archer, tot dan toe werkzaam in de nog jonge automobielbranche, voltooide in Frankrijk - destijds het Europese Mekka van de luchtvaart - zijn vliegopleiding. Archer maakte op 9 augustus 1910 zijn eerste vlucht vanaf de Molenheide. Deze primeur, uitgevoerd met een fragiele *Blériot*-eendekker, eindigde meteen met een ondubbelzinnige crash. De pas gebrevetteerde avi-



Een Ju 88 van Nachtjagdgeschwader 2 ondergaat groot onderhoud, mogelijk op Fliegerhorst Gilze-Rijen. Dit soort werkzaamheden vond plaats in de Junkerhalle, een grote booghangar.
Traditiekamer Gilze-Rijen.

ateur wist zijn vliegtuig met moeite van de grond te krijgen en kreeg op een hoogte van circa acht meter na enige tijd te kampen een "verraderlijke windstoot", die hem noodzaakte te dalen. Archer had zijn toestel onvoldoende onder controle waardoor bij de landing een van de vleugels als eerste de grond raakte. Hierdoor sloeg het hele vliegtuig om en rolde door zijn vaart "nog eenige malen onderstboven (...) als een aangeschoten duif". De vliegenier zelf kwam met de schrik vrij, maar zijn *Blériot* was "totaal verbrijzeld". Archers crash op de Molenheide was het allereerste ongeval met een vliegtuig in Nederland. Dit weerhield de ENV er niet van tien dagen later toch "Groote Vliegdemonstraties" te organiseren. Archer, inmiddels voorzien van een nieuw vliegtuig, en de Rus Ladislaus Lewkowicz stalen boven de Molenheide de show. De demonstraties trokken, ondanks de vaak urenlange reis- en wachttijden, drommen publiek. Tienduizenden landgenoten aanschouwden boven de Molenheide voor het eerst in hun leven het 'wonder van de vliegende mens'. De ENV bouwde ondertussen enkele vliegmachines en exploiteerde een eigen vliegschool, die er in Nederland als eerste in slaagde een aantal gebrevetteerde aviateurs op te leiden.

Van oorlog naar oorlog

Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) betekende het einde van de civiele pioniersfase op de Molenheide en luidde de komst van de militairen in. Om de Nederlandse neutraliteit kracht bij te zetten, besloot de regering de krijgsmacht te mobiliseren. De opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, generaal C.J. Snijders, liet van meet af aan verkenningsvluchten langs de landsgrenzen uitvoeren. De op 1 juli 1913 op vliegkamp Soesterberg opgerichte Luchtvaartafdeeling (LVA) nam het terrein van de ENV over en richtte er een militair hulpvliegveld in. Vanaf de Molenheide vloog de eerste generatie militaire vliegers patrouilles langs het grensgebied. Omdat Nederland in deze oorlog neutraal wist te blijven, raakten de LVA-vliegers niet in gevechtsacties verwikkeld.
Na de Eerste Wereldoorlog behield de Molenheide de status van hulpvliegveld en gebruikte de LVA het vliegterrein voor oefeningen, overlandvluchten en tussen- en noodlandingen. Het ging er in de jaren twintig van de vorige eeuw doorgaans tamelijk kalmpjes aan toe. Het hele vliegveld werd gerund door twee permanent aanwezige mecaniciens, al naar behoefte aangevuld



Een Mosquito nachtjager van het 264 Squadron naast een aantal Typhoons van het 609 Squadron. Vanaf Gilze-Rijen werd de Mosquito onder meer ingezet voor Operatie Blackmail.
M. Crame.

met wat hulppersoneel. Sergeant-majoor A.M. (Toontje) Burgers, van origine timmerman, en sergeant H. (*Blackie*) de Zwart, oud-slagersknecht, vormden jaren achtereen de vaste personele kern van het detachement Gilze-Rijen. Het tweetal zorgde ervoor dat 'hun' vliegbedrijf was opengesteld van acht uur 's morgens tot zes uur 's avonds; bij toerbeurt vervulden zij zondagsdienst. Als een vlieger een landing wilde maken op de Molenheide, deed hij er goed aan eerst een keertje laag over het bij de ingang van het vliegveld gelegen café te scheren om zijn bedoelingen kenbaar te maken. De daar gewoonlijk aanwezige mecanicien kwam vervolgens in actie. Café *Molenheide* vormde het voornaamste trefpunt voor de kleine militaire gemeenschap en de belangstellenden in de militaire luchtvaart. Het was er prettig toeven, niet in de laatste plaats door het "lekker Brabants brood met spiegeleieren" dat op de eenvoudige menukaart prijkte.
In de jaren twintig en dertig groeide de nationale en internationale burgerluchtvaart gestaag en kwam de gemeente Gilze en Rijen uitdrukkelijk in beeld voor de vestiging van een civiele luchthaven. De gemeenten Breda, Gilze en Rijen en Tilburg sloegen in augustus 1936 de handen ineen om een regionale burgerluchthaven van de grond te krijgen. Zij lieten hun oog vallen op het pal tegenover de Molenheide gesitueerde landgoed Nerhoven. Dit gebied ten oosten van de grindweg van Rijen naar Gilze ging vanaf januari 1937 grondig op de schop. De aanleg van de luchthaven vond plaats in het kader van een door het Rijk gefinancierd werkverschaffingsproject. Werklozen uit de omliggende gemeenten werden ingeschakeld bij de egalisatie en drainering van de luchthaven-in-wording. Bij "flink werken" kon 26 cent per uur worden verdiend. Het lag in de bedoeling dat ook de militaire luchtvaart onderdak zou vinden op het nieuwe vliegterrein. De infrastructuur op de Molenheide was inmiddels verouderd en het onverharde en oneffen landingsterrein bleek minder geschikt voor zwaardere, tweemotorige vliegtuigen. Van de ingebruikname van het gemengd civiel-militaire vliegveld Nerhoven kwam het echter niet meer; de Tweede Wereldoorlog (1939-1945) gooide roet in het eten.

Fliegerhorst Gilze-Rijen

Als reactie op de toenemende internationale spanningen was de militaire luchtvaart vanaf april 1939 gemobiliseerd en werd zij permanent op oorlogssterkte gereedgehouden. Tot aan de Duitse inval op 10 mei

1940 zouden er achtereenvolgens twee Verkenningsgroepen (de IIIe en de IVe) op vliegpark Gilze-Rijen actief zijn. Deze eenheden telden elk ruim tien vliegtuigen, een mix van Fokker C.V en Koolhoven FK-51 verkenners. Ressorterend onder de commandant van het Veldleger moesten zij verkennings- en ondersteuningsmissies uitvoeren. Hoewel er verschillende beschermingsmaatregelen werden getroffen - verspreide en verdekte opstelling van de vliegtuigen, aanleg van schuilplaatsen, en het in stelling brengen van enkele luchtdoelmitrailleurs - veranderde het vliegpark zeker niet in een onneembare vesting. In de nacht van 9 op 10 mei viel Gilze-Rijen ten prooi aan een formatie Heinkel He 111 bommenwerpers van *Kampfgeschwader 4 General Wever*. Tussen 4.10 en 6.45 uur bombardeerde en mitrailleerde de *Luftwaffe* de Molenheide en Nerhoven in meerdere aanvalsgolven. Ofschoon er flink wat schade werd aangericht, vielen er wonderwel geen doden of gewonden. Tijdens het bombardement had vrijwel de gehele vliegveldbezetting dekking gezocht in schuilloopgraven of greppels. Zes onbeschadigde vliegtuigen van de IVe Verkenningsgroep zagen kans van het ernstig gehavende landingsterrein op te stijgen en wisten veilig naar het vliegpark Haamstede te ontkomen. Nog op de eerste oorlogsdag kreeg de volledige ontruiming van Gilze-Rijen haar beslag. Nadat de hangaars waren vernield, werden de eenheden marsvaardig gemaakt en vertrok de vliegveldbezetting over de weg naar Haamstede. Voor 10.00 uur 's morgens waren de eerste vrachtwagens al onderweg. Na vijf dagen strijd tegen de binnenvallende Duitsers, moest het Nederlandse leger op 14 mei 1940 capituleren. De bezetter maakte dankbaar gebruik van hetgeen hij op Gilze-Rijen aantrof. De *Luftwaffe* trok de Molenheide en Nerhoven samen en transformeerde beide luchtvaartterreinen tot één, zelfs voor Duitse begrippen reusachtige *Fliegerhorst*, die een oppervlakte van ongeveer 900 hectare besloeg. De Duitsers legden een enorme bouwdrift aan de dag, waardoor tientallen landbouwers uit de gemeente hun grond kwijtraakten. Onder toezicht van de *Bauleitung der Luftwaffe Gilze-Rijen* gingen diverse Nederlandse bouwondernemingen (en een enkele Duitse aannemer) aan de slag om ondermeer drie forse betonnen startbanen aan te leggen. Het vinden van voldoende arbeidskrachten bleek in de eerste bezettingsjaren geen probleem: gelokt door de hoge lonen, meldden werklozen en gedemobiliseerde militairen zich in groten getale aan.

Er kwam een indrukwekkende militaire infrastructuur tot stand met kolossale bouwwerken als de *Junkerhalle* en de *Oberhalle*, waarin vele bommenwerpers konden worden onderhouden en gerepareerd. De Luftwaffe toonde zich een meester in het toepassen van camouflagetechnieken. Zelfs de kleur van de dakcamouflage werd aangepast aan het jaargetijde. In zeker tien zogenaamde boerderijhangaars, voorzien van een 'woonhuis', 'boerenerf' en 'moestuin', konden de Duitsers twee of drie bommenwerpers stallen. Om de geallieerden om de tuin te leiden, legden zij bij Alphen een schijnvliegveld, SF 37 *Kamerun*, aan, inclusief verlichting en bedrieglijk echte 'startbanen' waarover een houten namaakvliegtuig taxiede. Deze krijgslist bewees zijn waarde, want meer dan eens wierpen geallieerde bommenwerpers hun last af op SF 37. *Fliegerhorst Gilze-Rijen* zelf, waar duizenden militairen werkzaam waren, speelde vanaf de zomer van 1940 tot de herfst van 1944 een beduidende rol in de offensieve en defensieve luchtoperaties van de *Luftwaffe*.

Bevrijd en benut

De geallieerden onderkenden het belang van het Brabantse vliegveld en maakten Gilze-Rijen vanaf 1943 doelwit van talrijke bombardementen. De *Fliegerhorst* verwierf zelfs de twijfelachtige eer het zwaarst gebombardeerde vliegveld van Nederland te worden. De geallieerde luchtaanvallen waren niet altijd succesvol. De bommen, die meer dan eens buiten het vliegveld vielen, veroorzaakten tientallen burgerslachtoffers. In oktober 1944 veroverden de geallieerden het vliegveld, waarna de *Royal Air Force* (RAF) het onder de codenaam B 77 intensief ging gebruiken. De ravage die de geallieerden aantroffen, het nijpende gebrek aan machines en bouwmateriaal en de barre weersomstandigheden in de herfst van 1944 bemoeilijkten de herstelwerkzaamheden. Andermaal kwamen grote aantallen Nederlanders - nu bij de Britten - in loondienst om de vliegbasis gebruiksklaar te maken.

Vanaf medio november groeide het dicht bij de frontlijn gelegen Gilze-Rijen uit tot een van de belangrijkste geallieerde vliegvelden in Nederland. Met bommen beladen *Spitfires* en met raketten uitgeruste *Typhoons* voerden talrijke interdictiemissies achter het front uit, waarbij verkeersknooppunten, de binnenscheepvaart en het treinverkeer het zwaar te verduren kregen. Vermeldenswaard is dat op 1 april 1945 *Gloster Meteor* straaljagers - de enige niet propelleraangedreven vliegtuigen die de geallieerden tijdens de oorlogsjaren inzetten - vanaf Gilze-Rijen hun eerste gevechtsmissies vlogen. In het voorjaar van 1945 waren er niet minder dan elf RAF-squadrons op Gilze-Rijen actief. De jachtvliegtuigen en jachtbommenwerpers maakten plaats voor *Mitchell* bommenwerpers die tot in de laatste oorlogsdagen bombardementsvluchten uitvoerden naar doelen in Duitsland en bezet gebied. Ook arriveerden er *Mosquito* nachtjagers, die bij duisternis de vaarroutes naar Antwerpen moesten beschermen tegen Duitse torpedomotorboten en dwergonderzeeboten. De *Mosquito's* ondernamen bovendien zogeheten *Blackmail* vluchten ter ondersteu-



Vliegbasis Gilze-Rijen bood na de oorlog jarenlang onderdak aan de Voortgezette Vliegopleiding voor de luchtstrijdkrachten. Op de voorgrond Harvard lestoestellen, die tussen 1946 en 1968 door de luchtmacht werden gevlogen.
NIMH.

ning van het Nederlandse verzet. Het voornaamste doel hiervan was rechtstreeks contact te leggen met verzetsgroepen in bezet gebied door middel van speciale radioapparatuur.

Leerschool voor de luchtmacht

Op 2 mei 1945 keerde Koningin Wilhelmina via Gilze-Rijen terug op vaderlands grondgebied en begin 1946 werd de vliegbasis door de RAF overgedragen aan de Nederlandse luchtstrijdkrachten. Gilze-Rijen kwam vanaf dat jaar exclusief onder militair beheer, waarmee de regering definitief een streep haalde door de (vooroorlogse) aspiraties hier een regionale burgerluchthaven tot stand te brengen. De Nederlandse militairen gebruikten Gilze-Rijen aanvankelijk vooral als opleidingsveld voor vliegend personeel van de luchtmacht en marine. Ook de opleiding van verkeersvliegers voor de burgerluchtvaart, verzorgd door de Rijksluchtvaartschool, vond tot augustus 1954 op Vliegbasis Gilze-Rijen plaats. Het luchtruim boven de basis werd in die jaren vooral gedomineerd door een bonte vloot lesvliegtuigen, zoals *Tiger Moths, Beechcrafts, Ansons, Harvards* en Fokker S.11's. De verschillende vliegopleidingen produceerden zoveel vliegbewegingen, dat er in vredestijd simpelweg geen ruimte was voor operationele squadrons. Eenmaal op volle toeren draaiend, kende Gilze-Rijen verreweg de hoogste frequentie starts en landingen van Nederland; het overtrof zelfs Schiphol.

Behalve aan vliegopleidingen bood Gilze-Rijen ook onderdak aan andere opleidingsinstituten van de KLu. Op de vliegbasis werden ondermeer luchtmachtofficieren, waarnemers, verkeersleiders, vliegtuigmakers en luchtfotografen opgeleid. Daarnaast bekleedde de vliegbasis als logistiek centrum een scharnierfunctie in de bevoorrading en het onderhoud van de KLu. Het Depot Vliegtuigmaterieel (DVM), waarvan het halve personeelsbestand uit burgermedewerkers bestond, was tot in de jaren tachtig een belangrijke werkgever voor de regio. Door de integratie van de Belgische en Nederlandse militaire vliegopleidingen verhuisden deze opleidingen begin jaren zestig naar andere locaties. Gilze-Rijen, dat overigens wel een aantal militaire scholen en opleidingen behield, werd enkele jaren een 'slapende' basis. Dit tot ongenoegen van het door overplaatsingen flink uitgedunde basispersoneel: "vliegtuigloos en dus brodeloos", zo vermeldde het dagboek van de vliegbasis. Het verdwijnen van de vliegopleidingen betekende niet dat alle vliegbe-

wegingen werden gestaakt. Operationele squadrons benutten Gilze-Rijen als uitwijkveld en verbleven er soms enkele maanden, bijvoorbeeld wegens onderhoud aan het banenstelsel van hun thuisbasis. In de lente van 1966 bracht het Korps Commandotroepen (KCT) zijn parachutistenopleiding onder op de vliegbasis. *Beavers* en *Troopships* vervoerden de commando's die boven de vliegbasis hun parachutesprongen maakten.

'Spottersparadijs'

Aan de sluimertoestand waarin Gilze-Rijen verkeerde, kwam in juli 1972 een luidruchtig einde: vanaf dat moment kreeg de vliegbasis een operationele taak als thuisbasis voor de NF-5 (1972-1990) en later de F-16 (1990-1995). Als *Main Operating Base* (MOB) zou de vliegbasis ruim 23 jaar lang voornamelijk in het teken staan van jachtvliegtuigoperaties. Het 316 Squadron en vanaf 1988 het 314 Squadron werden op Gilze-Rijen gestationeerd. Deze squadrons beoefenden vooral de grondaanvalstaak. In oorlogstijd zouden zij vijandelijke aanvoerlijnen aanvallen (*battlefield air interdiction*) en directe luchtsteun aan de grondtroepen leveren (*close air support*).
Om de jachtvliegtuigen beter tegen luchtaanvallen te beschermen, liet de KLu een aantal over de basis verspreid liggende betonnen vliegtuigonderkomens bouwen. Tussen augustus 1973 en januari 1975 verrezen er verdeeld over twee arealen, één noordoost en één zuidwest van de baankruising, in totaal dertien verharde vliegtuigshelters, die waren voorzien van veertig ton zware stalen deuren. Tijdens de Koude Oorlog konden ook jachtvliegtuigen van NAVO-bondgenoten vanaf de vliegbasis opereren. Gilze-Rijen verwierf eind jaren zeventig de status van *Collocated Operating Base* (COB), wat opnieuw een aantal infrastructurele aanpassingen vergde. Om in crisistijd een extra Amerikaans squadron gevechtsvliegtuigen onderdak te kunnen bieden, kwamen er op het zuidoostelijke gedeelte van de basis twee clusters met in totaal zeventien shelters, brandstofinstallaties en andere logistieke voorzieningen. De betonnen onderkomens voor de Amerikanen onderscheidden zich van de Nederlandse shelters door hun halfronde vorm. Vliegtuigen van de USAF, maar ook die van andere bondgenoten, zoals Frankrijk, Groot-Brittannië, Noorwegen, Portugal en Turkije, waren regelmatig op Gilze-Rijen te gast en werden dan ondergebracht in deze shelterarealen. De bezoekende *Corsairs*, *Alpha Jets*, F-104's, F-15's, *Jaguars*, *Phantoms*, *Tornados* en zelfs F-117's maakten de vliegbasis meer dan eens tot een waar 'spottersparadijs'.
Hoewel de NF-5 een van de veiligste vliegtuigen was waarmee de KLu heeft geopereerd, deed zich met dit toestel toch een aantal ernstige vliegtuigongevallen voor. Soms kwam de vlieger na een klapband of een afgebroken start met de schrik vrij en kon in een weiland in het verlengde van de startbaan ongedeerd uit zijn vliegtuig klimmen. Op Gilze-Rijen zelf vonden twee fatale vliegongevallen plaats, beide met NF-5's van het 315 Squadron van de Vliegbasis Twenthe. Op 28 juli 1973 werd het vliegtuig van eerste luitenant J. Woerdeman tijdens de nadering van de vliegbasis door de bliksem getroffen en sloeg bij het naburige Hulten tegen de grond en op 22 juli 1980 stortte het toestel van demovlieger kapitein J.H.F. Könings tijdens een trainingsvlucht op de basis neer.
Na de introductie van straalvliegtuigen heeft de KLu zich zeer ingespannen om de aanvankelijk schrikbarend hoge ongevallenratio te beteugelen. Een in 1957 speciaal daartoe opgerichte eenheid, het Vliegveiligheid- Oefen- en Testcentrum (VOTC), verhuisde in 1978 naar Gilze-Rijen en instrueert tot op vandaag de dag vliegtuigbemanningen over het gebruik van de vliegveiligheidsuitrusting (zoals schietstoel en parachute) en de persoonlijke vliegeruitrusting. Zowel leerling-vliegers als operationele vliegers worden er getraind in specifieke veiligheidsprocedures en overlevingstechnieken (*combat survival*) in een landomgeving, maar ook hoe zij in en op het water hun overlevingskansen kunnen optimaliseren. In een eigen trainingsbassin op de vliegbasis wordt helikoptervliegers geleerd hoe zij uit een te water geraakt toestel kunnen ontsnappen. Het VOTC beschikt daarvoor over een ingenieus apparaat, de *helicopter underwater egress trainer*, waarin de bemanning onder water kan worden gedompeld. Jachtvliegers leren door middel van parasailing hoe zij zich, na in het water terecht te zijn gekomen, van hun parachute moeten ontdoen.

Heli homebase

Vanaf 1995 transformeerde Gilze-Rijen tot de belangrijkste helikopterbasis in Nederland. Het werd de voornaamste vestigingsplaats van een nieuwgevormd helikopterwapen, de Tactische Helikoptergroep KLu (THGKLu). Na de Koude Oorlog richtte de NAVO zich niet langer op een grootschalig conflict en stond de deelname aan crisisbeheersings- en vredesoperaties voortaan centraal. De Nederlandse krijgsmacht werd geschoeid op een kleinere leest en kreeg een meer flexibel en mobieler karakter, waarbij een prominentere rol was gereserveerd voor transport- en gevechtshelikopters. Via een aantal ingrijpende reorganisaties leidde dit in de zomer van 2008 tot de oprichting van één groot 'helikopternest', het Defensie Helikopter Commando, waarin alle Nederlandse luchtmacht- en marinehelikopters werden ondergebracht. Hiervoor moest de infrastructuur van de Vliegbasis Gilze-Rijen andermaal grootscheepse aanpassingen ondergaan. Het veld veranderde opnieuw in een gigantische

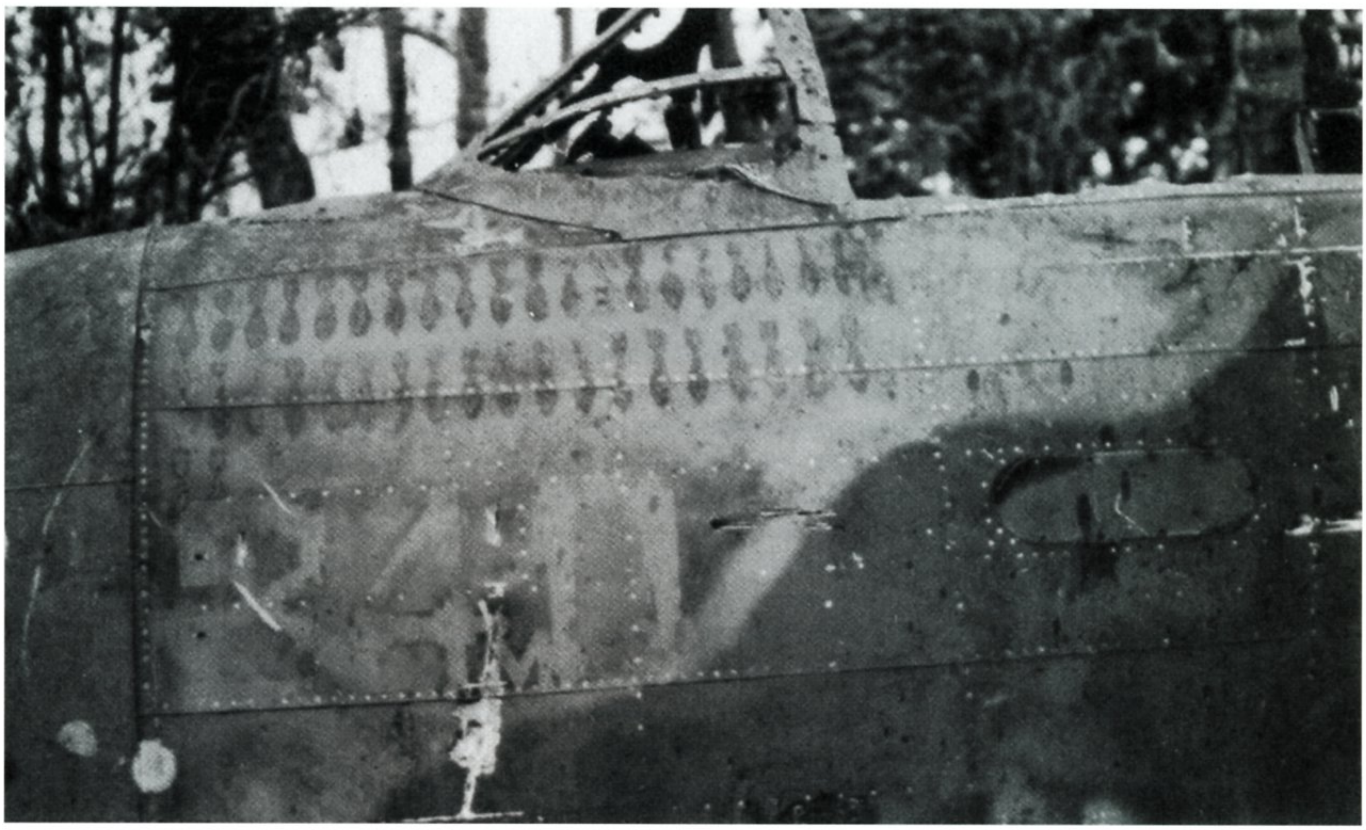
bouwput.
Eind 1996 arriveerden eerst twaalf tijdelijk van de Amerikanen geleasete *Apache* gevechtshelikopters, enkele jaren later gevolgd door dertig nieuw aangekochte *Apaches* van een moderner type. In de aanloop naar de sluiting van de Vliegbasis Soesterberg verhuisden in de herfst van 2008 achtereenvolgens de *Alouettes*, de *Cougars* en de *Chinooks* van de 'bakermat' naar Gilze-Rijen. Terwijl er aan de noordzijde van de basis enorme nieuwe hangaarcomplexen verrezen, waren de helikopters zelf vaak ver van huis, waar zij participeerden in diverse vredesoperaties. Deze helikopterdetachementen waren ondermeer actief op de Balkan, in de Hoorn van Afrika, Irak en Afghanistan.
In haar rijke verleden had Gilze-Rijen vele verschillende gezichten. Honderd jaar terug startten op de Molenheide eenvoudige *Blériots* met een 25pk-motor en schreven luchtvaartgeschiedenis. Aan het begin van haar tweede luchtvaarteeuw opereren vanaf de vliegbasis ondermeer *Apaches*, *Cougars* en *Chinooks*. Zij zullen vast en zeker nog nieuwe, boeiende hoofdstukken toevoegen aan de historie van Vliegbasis Gilze-Rijen, het oudste in gebruik zijnde vliegveld van Nederland.



Erwin van Loo, Rob Sinteniklaas, Anne Tjepkema en Rolf de Winter
100 jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen. Een vliegbasis in woord en beeld
Uitgeverij Van Wijnen, Franeker 2010
230 p., geïllustreerd in fullcolour, ingenaaid
ISBN 978-90-5194-385-5
€ 22,50

Het merkwaardige verhaal van de Douglas DB-7B Bostons van de MLD (en de ML/KNIL)

Dr. Peter C. Boer



Het wrak van de in 1987 op Goodenough Island geborgen ex MLD-Boston AL907/A28-8. Op de neus is nog het door Douglas om publicitaire redenen aangebrachte nummer 240 te zien, het 240e en laatste toestel van de oorspronkelijke Franse bestellingen.
RAAF Museum, via Charles Kranenburg.

De herkomst van de vliegtuigen

Nederlands-Indië kreeg op 24 december 1941 32 Douglas DB-7B Bostons toewezen als Lend-Lease diversion, een noodtoewijzing door de Amerikaanse overheid naar aanleiding van een dringend verzoek om vliegtuigen van de Nederlands-Indische regering. De deels (elf stuks) door Boeing in licentie gebouwde toestellen waren bestemd voor de Marineluchtvaartdienst (MLD) en uitgevoerd als lichte bommmenwerper/aanvalsvliegtuig. Ze hadden geen uitrusting voor het afwerpen van torpedo's. De uitrusting en bewapening was volgens Royal Air Force (RAF) standaard met bijvoorbeeld een Brits Mk II low/medium level bombsight. De toestellen werden van een depot te Ogden, Utah naar Douglas gedirigeerd om gereed te worden gemaakt voor levering aan Nederlands-Indië. Uit het vorenstaande blijkt de wat merkwaardige herkomst van de vliegtuigen. Ze behoorden oorspronkelijk tot Franse bestellingen die overgenomen waren door Groot-Brittannië na de val van Frankrijk, maar waarvan direct na de Japanse aanval op Pearl Harbor weer



In 1942 vlogen nog vele DB-7B's bij 22 Squadron RAAF met het opschrift KON.MARINE op de neus.
Collectie J.W. Smith, via ir. J.L. Horsthuis.

een deel werd gevorderd door de Amerikaanse overheid ten behoeve van de versnelde opbouw van de United States Army Air Force (USAAF). De 32 Bostons waren aanvankelijk door de Amerikanen toegewezen als noodhulp aan China, welke bestemming op 24 december werd gewijzigd in Nederlands-Indië. De formele afname (de 'acceptance') van deze vliegtuigen geschiedde bij Douglas door een vertegenwoordiger van de Netherlands Purchasing Commission (NPC) te New York. Alvorens de toestellen werden verplaatst maakte men gebruik van de gelegenheid om enkele instrumenten te vervangen door (de oorspronkelijke) metrische uit het Franse contract.

Douglas paste ook de beschildering van de toestellen enigszins aan, waarbij de camouflage van de RAF werd gehandhaafd. Behalve zwart gerande oranje driehoeken op de romp en onder de vleugels en een D-registratie op de plaats van het RAF-serienummer, werden door Douglas in de cockpits enkele opschriften in het Nederlands aangebracht. Op de neus kwam in kleine zwarte drukletters aan weerszijden KON.MARINE te staan. Alleen zes toestellen die door Douglas direct na ontvangst werden 'disassembled' en gekrat, werden verscheept zonder dat eerst Nederlandse kentekens en de tekst KON. MARINE op de neus waren aangebracht. Wel waren de Britse kentekens en de RAF serienummers al verwijderd door ze met camouflageverf over te spuiten. Het is niet bekend of deze zes toestellen nog de hiervoor bedoelde metrische instrumenten kregen.

Het plan

De DB-7B toestellen zouden de uitrusting gaan vormen van enkele vliegtuiggroepen van de MLD die voorshands zouden worden gestationeerd op bases van de Militaire Luchtvaart van het KNIL (ML/KNIL). De montage zou geschieden te Magoewo, het vliegveld van Djocjakarta, waar een montagehal was gebouwd voor gezamenlijk gebruik van ML/KNIL en MLD. De nog maar kort daarvoor opgeleverde hal met aanpalende werkplaatsen werd echter op 22 februari 1942 beschadigd bij een zware Japanse luchtaanval. Magoewo liep aanzienlijke schade op. De afdelingen van de ML/KNIL op het vliegveld werden overgeplaatst en een op 13 februari aangekomen groepje kwartiermakers van de MLD ging terug naar Soerabaja. Op 25 februari werd Djocjakarta echter de hoofdvestiging van het Amerikaanse V *Bomber Command* van het geallieerde *East Group* (Boeing B-17 en Consolidated LB-30 zware bomenwerpers) afkomstig van Malang. Malang

kreeg, net als marinevliegkamp Morokrembangang te Soerabaja, regelmatig luchtaanvallen te verduren en de toestand was er veel gevaarlijker dan die te Djocjakarta, waar intussen de schade van de aanval op 22 februari werd gerepareerd.
Op 28 februari 1942 kwam de MLD opnieuw naar Djocjakarta en wel met een detachement van ongeveer 60 man onder leiding van Oppervliegtuigmaker A. van Meenen (eerder een van de kwartiermakers). De gehele groep personeel werd gedetacheerd bij de TD-werkplaats van de ML/KNIL op het vliegveld, geleid door Res Elt vsd F. Blokbergen. De werkplaats van Blokbergen was weliswaar een complete werkplaats voor vliegtuig-, motor- en propelleronderhoud, maar in feite was ze nog in opbouw en had ze nog relatief weinig personeel. De werkplaats voerde op bescheiden schaal reparaties uit voor de werkplaatsen van de TD van de ML/KNIL te Andir en zou daarnaast nieuwe vliegtuigen uit de V.S. en Canada gaan assembleren voor de ML. Voor deze laatste taak zou worden samengewerkt met de MLD. Die zou hiertoe een eigen Technische Dienst te Magoewo vormen en ML- en MLD-personeel zou samen de werkplaatsen gebruiken.
Djocjakarta kreeg echter op 1 en 2 maart 1942 opnieuw Japanse luchtaanvallen te verduren en werd op 2 maart 1942 ontruimd in verband met de Japanse landingen op Java in de nacht van 28 februari op 1 maart 1942, gevolgd door een Japanse opmars in Midden-Java. Het personeel van het MLD-detachement vertrok op 2 maart naar verschillende bestemmingen. Van Meenen zelf werd met een klein deel van zijn vliegtuigmakers en andere technici naar Tjilatjap gedirigeerd. De eerste zes Bostons waren net op Java aangekomen en bestemd voor plaatsing te Andir. Dit waren ook de enige Bostons die nog op Java zouden worden ontscheept.
Op 1 maart bevonden zich (afgezien van de U.S. auxiliary transport *Sea Witch* die op 1 maart 27 Curtiss P-40E jagers van de USAAF loste) de volgende schepen met onder meer vliegtuigen als lading te Tjilatjap:

A. *Kota Baroe* (zes DB-7B Bostons, vier Lockheed 12A lichte transportvliegtuigen en vier Curtiss-Wright CW-22B Falcon trainers),

B. *Sloterdijk* (tien Brewster 339-23 jagers en zeven CW-22B's),

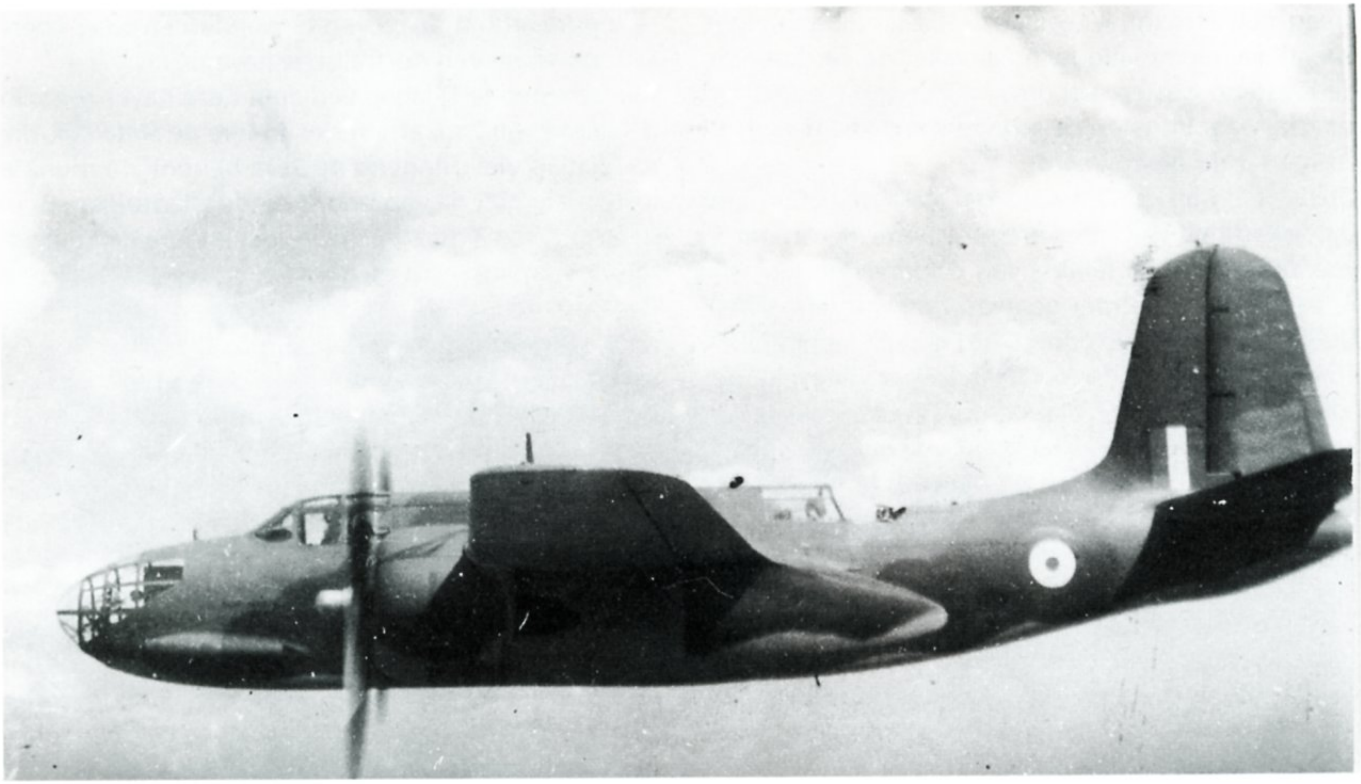
C. *Tjibesar* (vier Brewster 339-23 jagers en 14 CW-22B's).

Verder was de *Tabian* (met drie Brewster 339-23 jagers en zeven Vought-Sikorsky VS-310 *Kingfisher* drijverkenners) onderweg en nog een paar dagen varen van Tjilatjap. Ondanks de urgente lading met onder meer jachtvliegtuigen kreeg de kapitein van dit schip echter opdracht om de steven te wenden en weer koers te zetten naar een Australische haven.
Alle schepen te Tjilatjap verlieten deze haven weer in de avond van 2 maart (onder andere de *Sloterdijk*, die te Tjilatjap wel dringend op Java benodigde munitie loste maar niet de aan boord zijnde vliegtuigen) of in de avond van 3 maart 1942 (onder andere de *Kota Baroe*, deels gelost en met van de vliegtuigen alleen nog twee van de L12A's aan boord). De toestand in de kleine haven was chaotisch en de mogelijkheden om de aangemeerde schepen te lossen waren zeer beperkt. De *Sloterdijk*, de in het geheel niet geloste *Tjibesar* en de *Tabian* weken naar Australië uit en arriveerden vanaf 4 maart na een behouden vaart te Albany (zuid van Perth) of Fremantle (Perth). De *Kota Baroe* kwam op 11 maart 1942 behouden aan te Ceylon. Behalve waarschijnlijk de *Kingfishers*, hadden alle vliegtuigen aan boord van deze schepen oorspronkelijk vliegveld Magoewo als bestemming. De toestellen zouden per trein van Tjilatjap naar Djocjakarta worden overgebracht voor montage. De MLD speelde echter kennelijk op *safe* en stuurde op 28 februari ook een opbouwploeg naar Tjilatjap om ter plekke een aantal vliegtuigen op te bouwen (zie bovenaan pagina 22).

Meer Nederlandse schepen met vliegtuigen aan boord waren onderweg. Op 6 maart 1942 arriveerde het ms *Tosari* met drie Bostons aan boord te Hobart (Tasmanië). Daar werden de ontwikkelingen rond de capitulatie van het KNIL afgewacht, waarna uiteindelijk de Bostons werden gelost te Melbourne. Meer Nederlandse schepen volgden en uiteindelijk werden tweeëntwintig Bostons die in januari en februari 1942 uit New York of San Francisco waren verscheept, na de capitulatie van het KNIL uitgeladen te Melbourne in Australië. Deze Bostons gingen alle in eerste instantie naar de Royal Australian Air Force (RAAF). De resterende vier toestellen van de *Lend-Lease* toewijzing bleven in de V.S. en gingen terug naar de USAAF. Drie waren nog niet door de NPC afgenomen en bevonden zich ten tijde van de val van Java nog bij Douglas. Het vierde toestel was wel afgenomen en afgeleverd aan de NPC, maar werd om onbekende reden niet verscheept en bevond zich mogelijk ook nog bij Douglas.

De Bostons te Tjilatjap

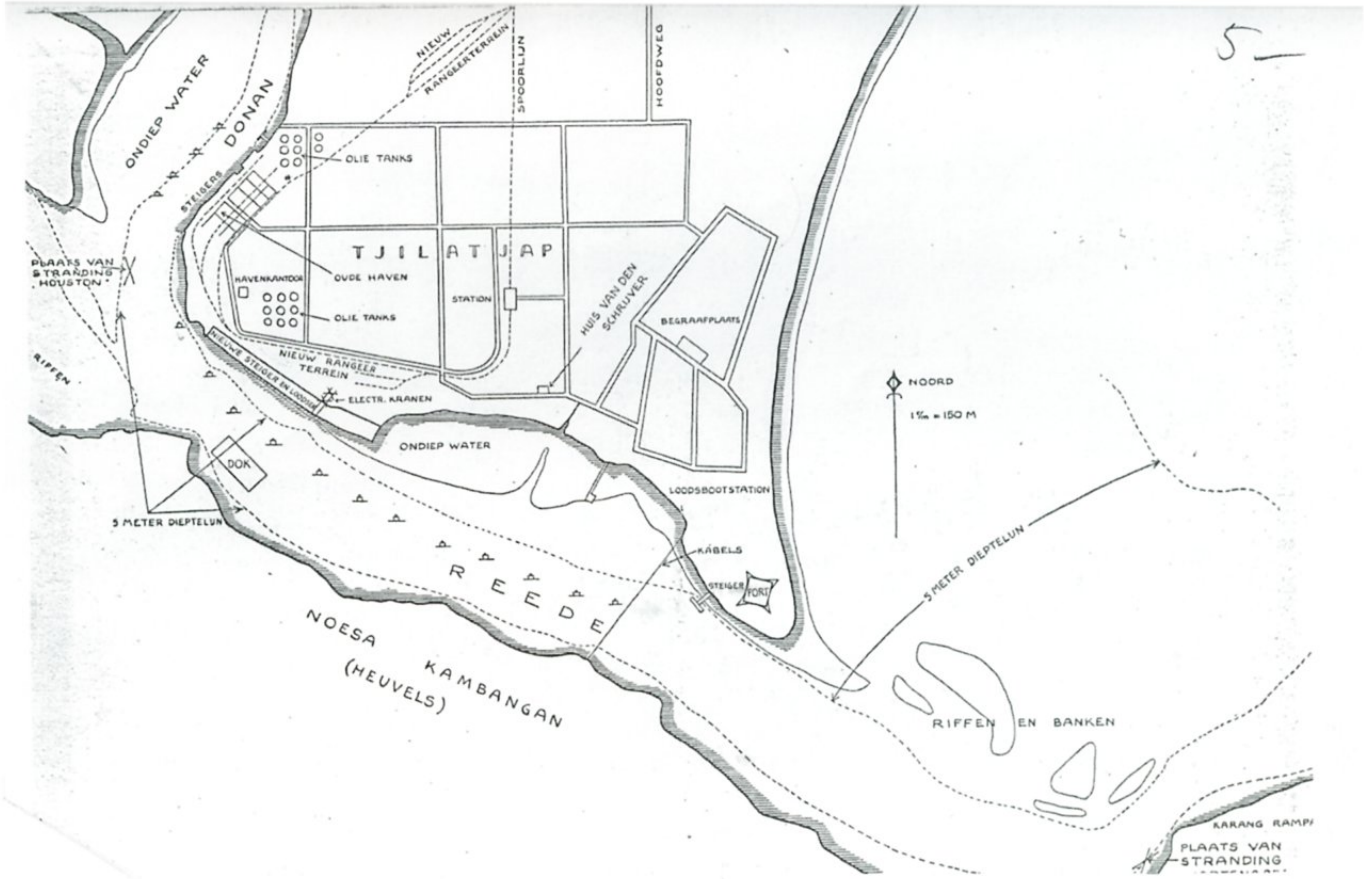
De eerste zes verscheepte toestellen kwamen op 27 februari 1942 'boxed and crated' te Tjilatjap aan met het ms *Kota Baroe*. Dit schip nam, afgezien van andere lading, in januari 1942 te San Francisco de zes Bostons aan boord. Van elk DB-7B vliegtuig zaten de twee centersecties van de vleugels met daaraan de motoren in aparte kisten. Ook het verticale en de beide horizontale staartvlakken, de *tailcone*, de buitenvleugels en de propellers zaten net als een aantal kleinere onder-



Een van de eerste drie in Australië aangekomen en opgebouwde MLD-Bostons gefotografeerd tijdens een testvlucht. Op de neus staat nog KON.MARINE en onder het horizontaal staartvlak (niet zichtbaar) de D-registratie van de MLD.
Collectie J.W. Smith, via ir. J.L. Horsthuis

delen, zoals de bomrichtkijker en de accu's, in aparte kisten. De bewapening, inclusief de *blisters* met daarin een .303inch mitrailleur voor montage aan de zijkant van de neus, was eveneens apart verpakt en moest nog worden ingebouwd.
Op 1 maart 1942 arriveerde te Tjilatjap het personeel van de opbouwploeg van de MLD uit Soerabaja (circa 60 man), waaraan waarschijnlijk op 3 maart de al genoemde groep personeel uit Djocjakarta en nog enig MLD-personeel dat toevallig beschikbaar was te Tjilatjap (circa 30 man in totaal) werd toegevoegd. De kratten met de Bostons werden op 2 maart 1942 door havenkranen van lichters op de kade gezet. De kratten met de rompen van drie toestellen werden vervolgens verspreid langs wegen en onder bomen verdekt opgesteld aan de rand van de stad Tjilatjap. De kratten en kisten die bij deze rompen hoorden, bleven voorlopig door gebrek aan transportmiddelen op de kade staan. Havenpersoneel zette de rompen van de drie andere toestellen neer in het zuidelijk deel van het zogenaamde nieuwe haventerrein. De MLD-ploeg bouwde vanaf 2 maart, in geïmproviseerde werkplaatsen, twee van deze toestellen als eerste op. De derde liet men aanvankelijk in de kratten.
De opbouw te Tjilatjap geschiedde geheel door MLD-personeel en stond onder leiding van Officier M.S.D. der IIe klas H.V. van der Houwen. Deze technisch officier was vanaf medio 1941 en tot oktober 1941 betrokken geweest bij besprekingen met functionarissen van de Technische Dienst (TD) van de ML/KNIL over het inrichten en gezamenlijk benutten van de geplande 'assembling plant' te Djocjakarta. Hij zou Hoofd TD van de MLD te Magoewo worden, maar werd in plaats daarvan naar Tjilatjap gestuurd om zeker te stellen dat de zes Bostons zouden worden gelost, en met de opdracht om ze ter plekke op te bouwen. Er waren ook twee technisch officieren van de ML te Tjilatjap, Res Tlt vsd J.C. Benschop en Mil Vdg vsd H.A. Monterie van de TD te Andir, maar deze officieren waren naar Tjilatjap gezonden voor de ontvangst van Curtiss P-40 jagers van de USAAF. Zij speelden geen rol bij de assemblage van de Bostons. Wel zou een ML-testvlieger de Bostons overvliegen. Elt vl wnr T.G.J. van der Schroeff kwam echter nimmer opdagen. Te Tjilatjap was overigens een ervaren Amerikaanse *technical representative* van Douglas beschikbaar om de MLD te assisteren bij de assemblage. Dit was David J. Hicks die met de *Kota Baroe* was meegekomen. Een fabrieksvlieger van Douglas, J.G. Haizlip (de oorspronkelijke testvlieger van het DB-7 programma), zou de initiële vlieginstructie op de DB-7B verzorgen en zou daartoe als passagier in een nieuwe North American B-25C bommenwerper van de ML/KNIL van California naar Java vliegen. Dit ging echter niet door.

Op 3 maart voerde een zestal Japanse *Navy O's* een



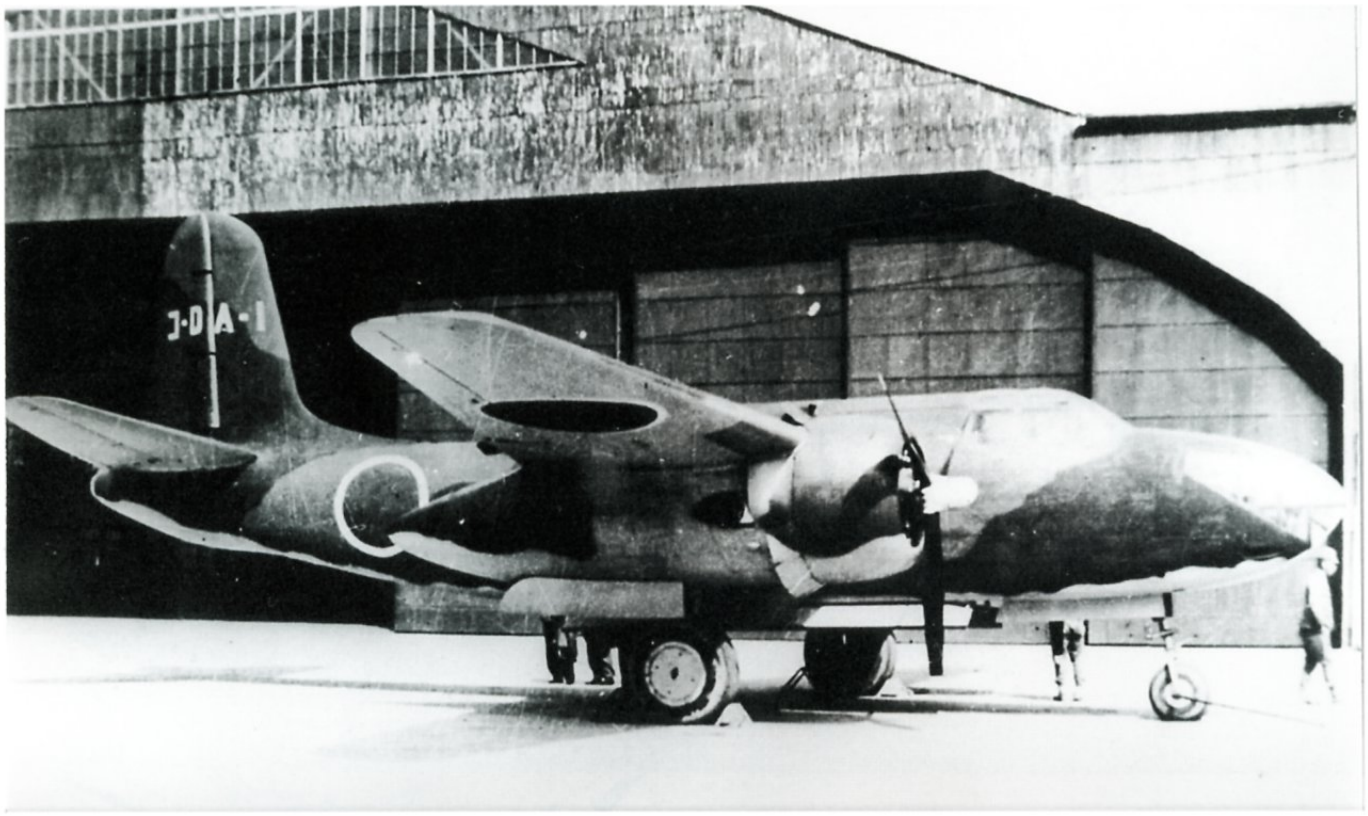
Schets van het haventerrein. De startbaan die voor de ML/KNIL ten behoeve van de Amerikaanse P-40 jagers was aangelegd, liep achter de nieuwe steiger en loodsen. In de punt van het terrein onder het woord electr. bevonden zich de werkplaatsen van de opbouwploeg van de MLD. Overgenomen uit Tot betere dagen…
(Amsterdam 1946) van Chr.B. Droste.

gewapende verkenning van de haven uit en een dag later bombardeerden 23 Japanse bommenwerpers van de Takao Kokutai (vliegtuiggroep), met een escorte van *Navy O's* van de 3e Kokutai en de Tainan Kokutai, vanuit Bali om plusminus 10.00 uur het haventerrein. De schade van het van grote hoogte uitgevoerde bombardement viel mee. Een aantal bommen viel echter in de stad, waar circa zestig doden vielen. De zuidpunt van het nieuwe haventerrein met de drie Bostons, opgesteld op ongeveer 100 meter van elkaar vlak achter de feitelijke kade, werd niet door bommen getroffen en de drie toestellen overleefden het bombardement zonder een schram. Wel moesten infanteristen van het KNIL de twee toestellen in de werkplaatsen, die op dat moment bijna klaar waren, bij enkele in de nabijheid ontstane branden vandaan duwen.

Bostons naar Andir en Tasikmalaja

De drie verdekt opgestelde Bostons gingen met alle bijbehorende losse kisten, en samen met twee Lockheed 12A lichte transportvliegtuigen voor de ML/KNIL, al op 3 maart op de trein en via Tasikmalaja naar Bandoeng voor opbouw te Andir. Verantwoordelijk voor het in goede banen leiden van dit vliegtuigtransport was Vdg Monterie van de ML. Het spoortracé via Tasikmalaja naar Bandoeng kende gelukkig geen steile stukken, moeilijke bochten en tunnels, waardoor ook de enorme meer dan tien meter lange kisten (een soort enorme pallet met een houten kooiconstructie er op) waarin de DB-7B rompen waren vastgezet, zonder veel probleem op platte spoorwagons konden worden vervoerd. Van de in totaal drie DB-7B's die te Tjilatjap achterbleven, kwamen er voor de ontruiming van de haven twee gereed. De eerste in de avond van 4 maart.

In de ochtend van 5 maart startte Ovl II H.V. Burgerhout, de commandant van Groep Vliegtuigen 5 (GVT 5) van de MLD (Catalina-vliegboten), bij zonsopkomst van een geïmproviseerde startbaan op een speciaal verbreed en verlengd stuk weg achter de 'nieuwe steiger', met aan een kant havenloodsen en aan de andere kant spoorrails. Hij vloog het met zo weinig mogelijk brandstof aan boord zo licht mogelijk gehouden toestel (waarin overigens wel de bewapening was aangebracht) in zijn eentje naar de ML-basis Tasikmalaja. Daar zou worden bijgetankt voor de verdere vlucht naar Andir. Een prestatie, want Burgerhout had



De Boston AL904 viel, nog in de kratten, te Tjilatjap in Japanse handen en werd later overgevlogen naar Japan. De foto is eind 1942 genomen te Yokusuka, bij het testcentrum van de Japanse marineluchtmacht.
Collectie auteur.

maar een vaag idee van de vliegprestaties en had ter voorbereiding op de vlucht alleen een briefing gekregen van Hicks en een stuk getaxied (waarbij de Boston ook nog van de baan raakte). Bovendien was de strip, hoewel een stukje verlengd ten behoeve van de Bostons, aangelegd voor de kleinere Curtiss P-40E jagers van de USAAF. De ruimte tussen de dichtst bij de baan staande havenloodsen en de vleugeltip van een startende Boston was maar een meter of vier. De ML-testvlieger was echter niet op komen dagen en de ML kon niet in een andere vlieger voorzien, waarop KTZ G.G. Bozuwa, de commandant *Reconnaissance Group* (tevens wnd. cdt. MLD) te Bandoeng, Burgerhout had aangewezen.

Het tweede Japanse bombardement op Tjilatjap

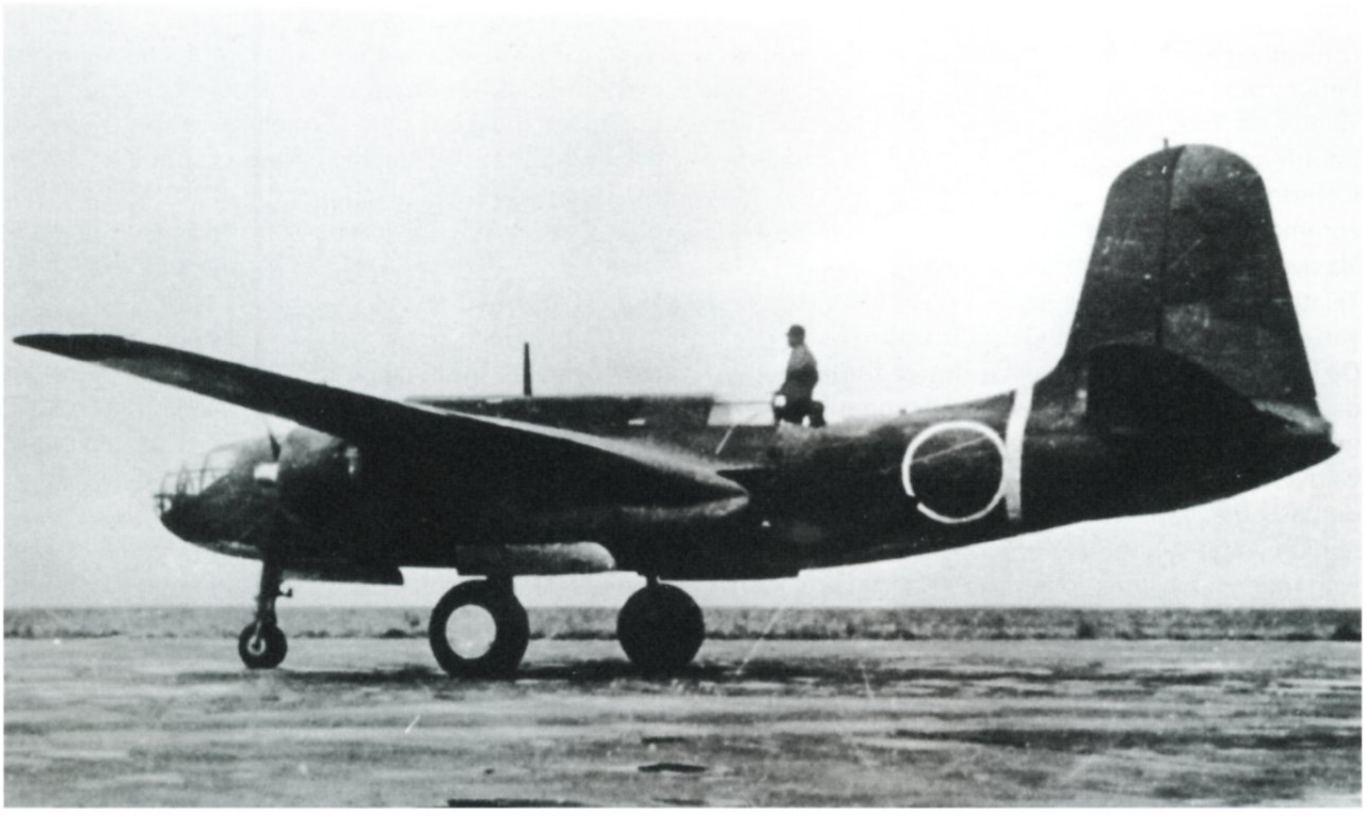
De tweede Boston was vrijwel gereed toen later op de ochtend van 5 maart, vanaf plusminus 10.30 uur, verschillende formaties Japanse eenmotorige bommenwerpers en duikbommenwerpers, begeleid door *Navy O's*, Tjilatjap aanvielen. Deze toestellen waren afkomstig van de Japanse 1e Carrier vloot, een *Task Force* bestaande uit vliegdekschepen en andere oorlogsschepen die ten zuiden van Java opereerde. De vliegtuigen voerden zo'n twee uur lang aanvallen uit op Tjilatjap en omgeving en vielen reeds uit de haven vertrokken schepen aan die onderweg waren naar Australië. Het gehele havencomplex inclusief het spooremplacement en ook het station alsmede een groot deel van de stad Tjilatjap werden zeer zware schade toegebracht. Er vielen 350 tot 400 slachtoffers, merendeels burgers, maar ook enkele Britse militairen van een getroffen opstelling van de zware luchtafweer. De nog aanwezige schepen zonken of liepen schade op. Vrijwel alle havenloodsen werden vernield of verbrandden; sommige, met een opslag van explosieven of mijnen, ontploften. Brandende olie uit getroffen opslagtanks veroorzaakte nog meer branden. De twee te Tjilatjap achtergebleven Bostons bleven wonder boven wonder opnieuw onbeschadigd. Wel moesten Britse luchtdoelartilleristen het toestel dat vrijwel klaar was bij een ontstane brand vandaan duwen. Met het uitpakken van het andere toestel was ten tijde van het bombardement op 5 maart nog maar net begonnen.
KNIL-militairen, Britse luchtdoelartilleristen, marinepersoneel en het weinige niet gevluchte havenpersoneel, waren de hele middag bezig met het blussen van de ergste branden en het opruimen van delen van het haventerrein, maar het was ondanks steun van gestraften van het nabije Noesa Kambangan in feite onbegonnen werk. Verder gaan met de montage van de DB-7B vliegtuigen was niet meer zinvol, want ook

de startbaan was vernield en bezaaid met brokstukken van een ontplofte loods. In de middag kwam het bericht van de commandant van het detachement Tjilatjap van het KNIL dat alle militairen die niet behoorden tot het detachement (waartoe ook de Britse luchtdoeleenheden werden gerekend) of het marine commandement, Tjilatjap dienden te verlaten.
Na overleg met de Commandant Maritieme Middelen Tjilatjap vertrok Van der Houwen met een groot deel van de opbouwploeg in de avond naar Tasikmalaja. De bedoeling was waarschijnlijk om te Tasikmalaja de daar gelande Boston af te werken en operationeel te maken, maar Britse luchtdoelartilleristen die de vliegveldverdediging regelden, lieten de MLD'ers niet tot de basis toe. Van der Houwen besloot toen om door te rijden naar Bandoeng. Hicks reed met Van der Houwen mee en hielp vervolgens te Andir de Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaartmaatschappij (KNILM) bij de reparatie van een Douglas DC-5 transportvliegtuig en met de assemblage van de per trein naar Bandoeng gebrachte Bostons. Hicks en een deel van het marinepersoneel te Bandoeng zou met de DC-5 naar Australië worden geëvacueerd, maar de DC-5 kwam niet op tijd gereed.
Na een inspectie door de divisiecommandant van het KNIL op 6 maart rond het middaguur, werd de haven van Tjilatjap omstreeks 14.00 uur op die dag gesloten en Tjilatjap vervolgens door de troepen ontruimd. De rol van de haven was uitgespeeld en het grootste deel van de KNIL-troepen, alsmede de Britse luchtdoelartillerie-eenheden, verlieten in de late middag en avond Tjilatjap. Dit was mede in verband met een snelle Japanse opmars door Midden-Java richting Tjilatjap. Materieel dat niet mee kon, moest ter plaatse worden vernield. Conform de orders van de divisiecommandant gaf ook de Commandant Maritieme Middelen Tjilatjap een deel van zijn personeel (inclusief een aantal militairen afkomstig van de opbouwploeg) in de middag van 6 maart opdracht Tjilatjap te verlaten en het niet te verplaatsen materieel te vernielen.

De MLD'ers kregen ongeveer een uur de tijd om op te laden en om de DB-7B toestellen en het materiaal van de werkplaatsen dat niet mee kon te vernielen. De zo goed als afgemonteerde Boston werd vernield door met ijzeren staven gaten door de vleugel centersecties te slaan, waardoor ook de zelfdichtende vleugeltanks werden vernield. Verder werden de motoren vernield door er carburateurs af te slaan. De Boston die nog grotendeels in de kisten zat, was moeilijker te vernielen. De meeste kisten waren nog niet uitgepakt en door tijdgebrek kon dat niet alsnog worden gedaan. Zo bleven de grote kisten met de centersecties van de vleugels met daaraan de motoren op de kade staan en ook de enorme krat met de romp liet men voor wat hij was. Wel werd een aantal kleinere kisten van de kade waarop ze stonden in het water gekieperd. De bewapening van de Bostons ging als enige mee. Britse luchtdoelartilleristen van de zware luchtdoel maakten met vernielingspatronen ondertussen hun stukken onklaar. Na de capitulatie zetten de Japanners krijgsgevangenen van de MLD aan het werk om de nog gekratte Boston alsnog te monteren.

Het lot van de Bostons

Het toestel te Tasikmalaja kon daar niet verder omdat er nog maar heel weinig 100 octaan benzine op het vliegveld was gearriveerd en een deel van deze per vrachtauto uit Tjilatjap aangevoerde benzine intussen was gebruikt voor het bijtanken van een uitgeweken geallieerd vliegtuig, waarschijnlijk een *Hurricane* jager van de RAF. Er kon dus niet worden bijgetankt. (De DB-7B gebruikte net als alle andere moderne Amerikaanse toestellen 100 octaan benzine; de ML gebruikte voor de bommenwerpers 80 octaan en voor de jagers 91 octaan benzine). Burgerhout belde daarop met KTZ Bozuwa te Bandoeng die opdracht gaf het toestel over te dragen aan de vliegkampcommandant van de ML (Kap vl wnr P. Valk) en terug te keren naar zijn onderdeel te Tjilatjap. De Boston stond in een *dispersal area* onder bomen en bleef bij een Japanse luchtaanval om 16.00 uur (op 5 maart) en een volgende aanval bij zonsopgang de volgende ochtend, onbeschadigd.
In de vroege ochtend van 8 maart 1942 kreeg Kap vl wnr Valk echter van de commandant Commando ML (Kolonel E.T. Kengen) opdracht de vliegtuigen op Tasikmalaja onklaar te maken. Dat gebeurde aanvankelijk door de banden lek te steken en de roervlakken te vernielen en soms door vliegtuigen met uitgebouwde mitrailleurs ook nog te beschieten. Groepen ML- en RAF-personeel vernielden later op de ochtend veel vliegtuigen nog veel grondiger. RAF-personeel stak voor het zich van Tasikmalaja terugtrok niet alleen de RAF-vliegtuigen op het vliegveld in brand, maar ook de Boston. Die werd gezien de RAF-camouflage en het ontbreken van Nederlandse kentekens mogelijk voor een RAF-vliegtuig aangezien. Het gehele rompmiddenstuk brandde uit.
De drie DB-7B toestellen te Bandoeng werden vanaf 4 maart gemonteerd door MLD-personeel afkomstig van Tandjong Priok op locaties langs de toegangsweg van Bandoeng naar Andir. Een kwam nog gereed voor de capitulatie en werd waarschijnlijk in de avond van 6 maart of mogelijk in de vroege ochtend van 7 maart 1942 naar Andir vervoerd voor verdere afwerking en keuring bij de TD van de ML/KNIL. Het (nog onbewapende) toestel was ten tijde van de capitulatie vrijwel gereed voor de eerste testvlucht en viel volledig intact in Japanse handen. De andere Bostons te Bandoeng naderden voltooiing en werden in verband met de verwachte spoedige capitulatie van het



De te Andir door de Japanse legerluchtmacht vliegklaar buitgemaakte DB-7B medio 1942 gefotografeerd te Tachikawa, het testcentrum van de Japanse legerluchtmacht.
Collectie Edward Rogers.

KNIL in de middag van 7 maart 1942 door de MLD-opbouwploeg grondig vernield. Hierbij gooide men tevens een handgranaat in de cockpit van de vlieger. Deze toestellen werden door de Japanners later als wrak geclassificeerd.

Het vervolg van dit artikel met gegevens over het gebruik van de buitgemaakte Bostons in Japan en het gebruik door 18 Squadron NEI in Australië kunt u, evenals het notenapparaat van het complete artikel, (binnenkort) vinden op www.marsethistoria.nl onder Nieuws.

Tactische aanwijzingen voor de counter-insurgency in Indonesië
Lessen uit de periode 1945- 1949 ontleend aan KL-Voorschriften

Dr. S.J. de Groot[1]

Na de capitulatie van Japan op 14 augustus 1945 werd Nederland verrast door een Indonesische onafhankelijkheidsstrijd. De voorschriften die voor de Tweede Wereldoorlog werden gebruikt om onrusten te bestrijden waren niet langer geschikt. De Koninklijke Landmacht moest nieuwe tactische inzichten ontwikkelen om binnenlandse tegenstanders te bestrijden. Deze bijdrage zal zich toespitsen op de lessen van toen die bij de missies van nu nog even actueel blijken te zijn.

Na het einde van de strijd tegen Japan werd Nederland geconfronteerd met een onafhankelijksstrijd in Nederlands-Indië, die het kenmerk droeg van een guerrillaoorlog. Het Koninklijk Nederlands-Indische Leger (KNIL), waarvan de militairen kort daarvoor uit krijgsgevangenschap waren teruggekeerd, was onvoldoende bemand en kreeg daarom versterking uit Nederland met eenheden van de Koninklijke Landmacht (KL). De KL had met deze vorm van oorlogvoering geen enkele ervaring en beschikte ook niet over voorschriften die aanwijzingen hierover verstrekten.
In deze bijdrage is een selectie gemaakt uit de veelheid van voorschriften en aanwijzingen (Voorschriften (VS), Tactische Aanwijzingen (TA), Oefeningsaanwijzingen (OA) en Trainingscirculaires (TC)) die in dat kader in de periode 1945-1949 het licht zagen in het kader van de Counter-Insurgency (COIN).
Aan het einde van dit artikel zijn de facetten vermeld, die niet alleen toen, maar ook nu nog hun waarde hebben behouden. Het artikel is min of meer te be-

Overzicht verschijnings data: *Tactische Aanwijzingen* (TA)
TA No. 1 - Oorlogvoering in de tropen. 8 Augustus 1946.
TA No. 2 - Gevechtsgegevens. 10 Augustus 1946.
TA No. 3 - Guerilla-strijd T.R.I. 10 Augustus 1946.
TA No. 4 - Vermeesteren van objecten (A.V.O.). 10 Augustus 1946.
TA No. 5 - Lessen uit de gevechten te Soerabaja. 14 Augustus 1946.
TA No. 6 - Gegevens betreffende wapenen gemaakt door Indonesiërs. 14 Augustus 1946. Eerste aanvulling 31 januari 1947. Teekeningen van handgranaten in gebruik bij de T.R.I.
TA No. 7 - Indeeling en tactisch gebruik van mijnenvelden door Indonesiërs. 7 September 1946.
TA No. 8 - A. – Optreden tegen den vijand, B. – Eigen veiligheid, C. – De Mortier van 8, D. - Methoden van Japansche tankafweer. 25 Oktober 1946.
TA No. 9 - Taak der pantserwagens bij de strijd in Indië. 25 Oktober 1946.
TA No. 10 - Organisatie troepen in Indië. Tactiek der verbonden wapens in Indië. 4 November 1946.
TA No. 11 - Gegevens omtrent de Strijdwijze der Indonesiërs.11 December 1946.
TA No. 12 - Gebruik van de artillerie en eenige artilleristische-technische bijzonderheden in verband met het Indische terrein. 13 Februari 1947.
TA No. 13 - Niet getraceerd.
TA No. 14 - Operatieschema van de divisie.[1947].

[1] De auteur was verbonden aan het Rijks Instituut voor Visserijonderzoek (MLNV). Tegenwoordig is hij vrijwilliger bij het NIMH en heeft diverse publicaties geschreven op het gebied van de militaire geschiedenis op zijn naam staan.
Dank aan genmaj b.d. drs. T. de Kruijf voor zijn commentaar en aanbevelingen bij het kritisch doorlezen van de verschillende stadia van dit artikel.



Inzet van de 5cm mortier.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Den Haag.

schouwen als een vervolg op een eerder in dit tijdschrift verschenen bijdrage, *De rol van het voorschrift VPTL (1928) bij het optreden tegen een binnenlandse vijand in het voormalige Nederlands-Indië.*[2] Jaap de Moor besprak eerder in de Militaire Spectator de achterliggende gedachten van Nederland over de te voeren contraguerrilla in Nederlands-Indië in de periode 1816-1949.[3]

Tactische Aanwijzingen (TA)

De reeks Tactische Aanwijzingen werden in gestencilde vorm uitgegeven door de Chef van de Generale Staf, Ministerie van Oorlog. De Aanwijzingen hadden de status Zeer Geheim. Alle exemplaren werden individueel genummerd/per serie verstrekt aan belanghebbenden. In totaal zijn er zeker 13 TA's in 1946-1947 verschenen.[4] Hier worden in het kort de inhoud van de voor dit artikel relevante TA's weergegeven.

TA No. 1 - *Oorlogvoering in de tropen.* Deze TA is een samenvatting van voornamelijk Britse en Amerikaanse bronnen over de strijd in de Pacific waaraan gevoegd werden de relevante voorschriften en andere publicaties van het KNIL. Deze TA zal gediend hebben als een checklist, een geheugensteun. Het wil alles aanstippen, waardoor de TA meer gelijkenis krijgt met een leerboek voor de hogere militaire vorming.

TA No. 3 - *Guerrillastrijd T.R.I.*. Deze TA is gebaseerd op gegevens aangeleverd door de Netherlands Forces Intelligence Service (NEFIS)[5]. Het uit het Maleis vertaalde *Leerboek voor den Guerrillastrijd* dat waarschijnlijk werd gebruikt door de TRI (Tentara Republik Indonesia, later voortgezet als TNI). De Maleise uitgave is gedateerd op 18 december 1945, maar werd tijdens de Japanse bezetting samengesteld. Het is deels gebaseerd op strijdmethoden van het Ja-

[2] Groot, S.J. de, De rol van het voorschrift VPTL (1928) bij het optreden tegen een binnenlandse vijand in het voormalige Nederlands-Indië, Mars et Historia 43 (2009) 11-19.77

[3] Moor, J.A. de, Afscheid van Indië? Counter-Insurgency in Nederlands-Indië, 1816-1949, Militaire Spectator 177 (2008) 135-143.

[4] De TA's No. 1-14, behalve Ta No. 13 zijn aanwezig in de Bibliotheken NIMH te Den Haag en Legermuseum te Delft.

[5] De tijdens de Tweede Wereldoorlog in 1941 opgerichte NEFIS werd in 1948 omgedoopt in Centrale Militaire Inlichtingendienst (CMI).



Inzet van de 8cm mortier.
NIMH.

panse "Verdedigingsleger", Heiho's[6] en de Giyungun[7].

TA No. 4 - *Vermeesteren van objecten (A.V.O.)*. TA No. 4 was een Nederlands antwoord op TA No. 3 de *Guerrillastrijd* T.R.I. en werd uitgegeven door de Troepencommandant te Batavia genmaj W. Schilling op 23 januari 1946. Het werd geschreven op het moment dat de Nederlandse troepen een gebrek hadden aan verbindingsmiddelen, de troepen nog niet of onvoldoende getraind waren en er een tekort aan transportmiddelen was. Het hoofddoel van de eigenlijke militaire actie was het onschadelijk maken van de leiders van het verzet, de bendehoofden en hun volgelingen. De aanwijzing geeft richtlijnen ten aanzien van de voorbereiding, actie (uitvoering door de frontgroep, de aanvalsgroep, de afsluitgroep(en) en de reserve). Bij de zuivering van het object moest het ondervragen en doorzoeken van huizen overgelaten worden aan de militaire politie (MP) om geen tijd te verspillen tijdens de operatie en niet nodeloos huizen te vernielen bij de doorzoekingen waardoor bewijsstukken verloren gingen. Er moest gewaakt worden tegen plunderen van de bezittingen van de inlandse bevolking door de eigen troepen. Een verschijnsel dat in de hand werd gewerkt door de inzet van de koloniale troepen (KNIL) die door de oorlogsomstandigheden veel hadden verloren. De troepen moesten onder alle omstandigheden goed in de hand gehouden worden. Zij dienden de huizen en goederen van de Nederland goedgezinde bevolking te sparen.[8]

[6] Indonesische hulptroepen die met de Japanners meevochten.

[7] Giyungun. Tijdens de bezetting van Malakka (Maleisië) met behulp van de Japanners opgerichte hulptroepen. In augustus 1945 weken vele uit naar Indonesië en voegden zich bij de TRI. Zij vochten tegen de Nederlandse troepen tot 1949. Geschat waren 5-6.000 giyungun actief op Sumatra (Sumatera). De giyungun op Java, geschat op 120.000, werden PETA-strijders genoemd (Pembala Tanah Air). Later ging de PETA over in de ABRI (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia) en deze uiteindelijk kreeg de naam TNI (Tentara Republik Indonesia). Hack, K. and T. Rettig (edit.), *Colonial Armies in Southeast Asia* (Abingdon, Oxon, 2006), 67, 215-225.

[8] De foto's en onderschriften in Oorthuys, C. en A. de la Court, *Een staat in wording* (Amsterdam-Antwerpen, [1947]) van een in puin geschoten huis en van een muur in dat in dat zelfde huis zijn zeer informatief. "Waar gevochten wordt zijn ruïnes en wordt er geplunderd". Op de foto van de muur staat te lezen "Rampas niet onze schamele rest Europeanen M.P.".



Een ingegraven vliegtuigbom.
NIMH.

TA No. 5 - *Lessen uit de gevechten te Soerabaja*. Deze TA is een vertaling van de Training Instruction No. 7. De ervaringen van de 23rd British-Indian Division onder generaal-majoor D.C. Hawthorn. De tot deze divisie behorende 49th Indian Infantry Brigade werd te Soerabaja op 15 november 1945 zonder enige aanleiding door Indonesische troepen (Pemberontakan een onderdeel van het Volksleger (Laskar Rajat)) aangevallen. De Britse troepen waren in de stad aanwezig voor de handhaving van recht en orde. Volgens de instructies mochten zij nooit het vuur openen bij bedreigende situaties. De tegenstander, de Indonesiërs, waren hierdoor in een ongekend voordeel. Deels geleid door achtergebleven voormalige Japanse en enkele Duitse militairen wisten zij Britse steunpunten in te sluiten, tactische opstellingen in te nemen en wegversperringen aan te leggen zonder dat een schot werd gelost. De Indonesische troepen mengden zich onder de plaatselijke bevolking. Het Britse detachement dat werd ingesloten, had ten opzichte van de Indonesische troepen een sterkte van 1:20. Bij de aanval ging op een sein de burgerbevolking liggen en werd het vuur op de Britse eenheid geopend. Eerbiediging van de witte vlag bleef achterwege en verschillende Britse officieren werden vermoord. De gevolgde aanvalstactiek was conform die van de Japanners. Bij de uiteindelijke tegenaanval in bebouwd gebied werden tanks node gemist, maar de maximaal ingezette 5 en 8 cm mortieren voldeden zeer goed.[9] De inzet van artillerie bleef ondanks het moreel effect achterwege in verband met de onnauwkeurigheid de doelen over grote afstand zonder luchtwaarneming te raken. Voorts hoopten de Britse officieren zo onnodige schade voor de burgerbevolking te voorkomen. Daar sommige Indonesiërs Britse uitrustingsstukken en uniformdelen droegen maakte dit identificatie op afstand moeilijk.[10] Na herstel van de rust waren er 243 Britse en Indiase militairen en 4697 tot 20.000 Indonesiërs gesneuveld.

[9] De KL/KNIL ervaring was enigszins afwijkend. De 5 cm mortier voldeed goed, maar was aan de lichte kant. De 8 cm mortier had vaak storingen. Dit laatste werd geweten aan de oorlogskwaliteit van mortier en granaat. De Mariniersbrigade was uitgerust met de mortier 60 mm M2 en mortier 80 mm M1 van Amerikaanse makelij die goed voldeden. Schoonoord, *Mariniersbrigade*, Bijlage B, 326.

[10] De gebeurtenissen en gevechten om en rond Soerabaja zijn uitvoerig beschreven in Schoonoord, *Mariniersbrigade*, 95-126.



Een patrouille trekt door het rietgras (alang-alang).
NIMH.

Meer dan 2000 ontvoerde burgers bleven vermist.[11]

Voorschriften Ministerie van Oorlog (KL)

Behalve de herziene uitgaven van oorspronkelijk voor de Tweede Wereldoorlog verschenen voorschriften (1580, 1581, 1599) verschenen er enkele specifieke KL-voorschriften voor de opleiding van de enkele man voor de dienst en strijd in de tropen.

Dienst in de tropen
VS 1577 - *Ontwerp-Voorschrift. Dienst in de Tropen.*[12] Dit voorschrift geeft advies hoe te acclimatiseren en te leven in de tropen en wat te doen voor de enkele man bij oververhitting; VS 1578 - *Ontwerp-Voorschrift. Tropenzakboek*[13] voor den soldaat. Een eenvoudig naslagwerk voor alle officieren, onderofficieren en manschappen over tropische hygiene
VS 2600 - *Ontwerp-Voorschrift. Eenvoudig spreekmaleisch (modern beschaafd Maleisch).*
OA 35 - *Land- en volkenkunde Indonesië.* Voorschrift ten behoeve van de soldaten die naar het voor hen onbekende Indonesië werden gezonden om hen een juist begrip te geven over de toestanden en bevolking aldaar.

Strijd in de tropen
OA 73 - *Leidraad voor de gevechtsopleiding van de enkele man tot en met het peloton in Indische terreinen.* Doel van dit voorschrift was de lagere commandanten een richtlijn te geven voor de gevechtsvoering, met inbegrip van politioneel werk, in de "Kleine Oorlog" in Indonesië. Het was een aanvulling op VS 1534 *Ontwerp-Voorschrift. Infanterie-opleiding. Terreinvaardigheid, gevechtsdril, optreden van sectie en peloton.*[14] OA 73 was

[11] Schoonoord, *Mariniersbrigade*, 78; Wolf Jr., Ch., *The Indonesian Story. The Birth, Growth and Structure of the Indonesian Republic* (New York, 1948), 18-24.

[12] Vijf drukken in 1945.

[13] Het zelfde voorschrift werd door de Koninklijke Marine aan de schepelingen en mariniers verstrekt als Tropisch Zakboekje..

[14] Behalve uit VS 1534 (vier drukken tussen 1945-1948) bestond de Infanterie-Opleiding uit de Vooorschriften: No. 1526 Het Infanteriebataljon; No. 1528 Het verbindingspeloton; No. 1529 De tirailleurcompagnie; No. 1530 Het mortierpeloton; No. 1531 Het carrierpeloton; No. 1532 Het anti-tankpeloton en No. 1533 Het pionierpeloton.



Patrouilleren in de dichte begroeiing.
NIMH.

gebaseerd op in de praktijk opgedane ervaring. Onder andere werd behandeld de gevechtshandelingen in de "Kleine Oorlog", het afsluiten en doorzoeken van kampongs en huizen, hinderlagen en vuurovervallen, hoe te ageren tegen sluipschutters en hoe terug te trekken uit het operatiegebied.
TC 14 - *Gebruik van hinderlagen in Ned. Indië*. In aansluiting met de OA 73 werd in deze trainingscirculaire het leggen van hinderlagen aan de grenzen van bezette gebieden belicht.
VS 1536 - *Ontwerp-Voorschrift. Algemeene aanwijzingen voor de infanterie voor het gevecht in de wildernis*. Dit voorschrift betreft de opleiding van de infanterist voor de strijd in de jungle.

Ervaringen opgedaan tijdens het optreden van troepen in Indonesië

TC 20 - *Ervaringen opgedaan tijdens het optreden van troepen in Indonesië*. Het is te beschouwen als de laatste tactische publicatie van zijn soort gewijd aan de oorlog tegen de troepen van de Republiek Indonesië tijdens het Nederlands bewind. Het werd vastgesteld op 19 mei 1949. Het betreft de analyse van de ervaringen opgedaan bij de politionele acties en is geschreven door majoor V. van Arcken van het KNIL. Van Arcken was leraar Tactiek aan de School Reserve Officieren Infanterie (SROI) te Bandung. De trainingscirculaire TC 20 is te zien als een verdere ontwikkeling van het VS 1581 - *Voorschrift voor de uitoefening van de Politiek Politionele Taak van het Leger* (V.P.T.L.).

De Nederlandse troepen werden *defensief* en *offensief* ingezet.
Defensief. In tactische zin had de defensieve inzet nooit het karakter van het verdedigend gevecht in stellingen, waarbij over een grote breedte en diepte een aaneengesloten vuurfront werd gevormd. Het bepaalde zich tot tegenaanvallen, infiltratie en de bestrijding van vijandelijke elementen in de door Nederland gecontroleerde gebieden. Bij een defensief optreden moesten na het afslaan van een aanval, indien mogelijk, direct offensieve acties volgen. De vijand moest geen rust krijgen en bij het achtervolgen worden uitgeschakeld. Dit was geheel conform de instructies als omschreven in het VPTL. Ondanks internationale druk om delen van Indonesië die werden gecontroleerd door de Republiek Indonesië niet binnen te vallen, diende dit bij overschrijding door de Indonesiërs van de demarcatielijnen, juist wel. Bij de tegenactie trokken de Nederlandse troepen het Indonesische gebied binnen voor de achtervolging van de vijand.
Offensief. Naast Politionele Acties als voorbeeld van een beslissend offensief hadden de overige offensieve acties een beperkte doelstelling. Een voorbeeld hiervan is het uitbreiden van het beschermde gebied en het opruimen van een dreigende concentratie. Het beslissend offensief laten we hier buiten beschouwing. Grootschaliger contra-guerrillatacktieken waren: *Sweep-actie* (mopping up); *Omsingelingsactie*; Insluitingacties; *Bezettingsacties*; *Commando-overvallen*.
-*Sweep-actie*. Hierbij werd in een breed front, vergelijkbaar met een drijfjacht, opgerukt. Achter deze sweep-groep (frontgroep) volgde een afdeling als reserve tevens doorzoekingsgroep. Doel was een groot gebied snel in te sluiten om de snelle voorwaartse beweging van de overige eenheden niet te vertragen. Op een later tijdstip werd dan de ingesloten vijand geneutraliseerd door gevangenneming of deze neer te schieten. Kampongs werden doorzocht op wapenbezit. Bij het doorzoeken van de kampongs en huizen kwam het vaak tot inzet van eenheden van de KNIL Inlichtingen- en Veiligheidsgroep (IVG) en KNIL/KL Militaire Politie (MP) die deel uitmaakten van de doorzoekingsgroep.[15]

[15] Zie ook Budding, R.P., *Beheersing van geweld. Het optreden van de Nederlandse landstrijdkrachten in Indonesië* 1945-1949. (Amsterdam, 1996) 50.



Het ruimen van mijnen.
NIMH.

Beiden waren gevreesd om de harde inzet en ondervragingstechnieken. Het waren effectieve, maar zeer gesloten werkende eenheden die bij het opsporen van vijandige elementen voor niets terugdeinsden. Dit was duidelijk aan de KL-infanterist die te velde nauw samenwerkte met de IVG-groep. Maar de KL-militairen droegen wel hun gevangenen over aan de IVG, omdat zij wisten dat inlichtingen essentieel waren voor het slagen van een operatie en daarmee hun eigen overlevingskansen toenamen. Dat een aantal gevangenen de ondervragingen nauwelijks of niet overleefden moest daarbij worden geaccepteerd.[16]

-*Omsingelingsactie.* Doel was de vijand in een bepaald terreindeel in te sluiten en vervolgens onschadelijk te maken. Van de mee ingesloten burgerbevolking moesten ook de mannen op een verzamelpunt gescreend worden. Van de bevolking was het immers niet direct duidelijk of zij goedwillend, neutraal dan wel vijandig gezind waren.

-*Insluitingacties.* Wanneer het niet mogelijk was de positie waar de vijand zich ophield t precies vast te stellen, werd een omsingelingsactie niet mogelijk. Bij de insluitingsactie rukken de militairen in meerdere groepen op een afstand van 1-10 km. Stootte een groep op weerstand dan bond men de vijand zonder veel kracht. De andere groepen werden nu naar de flanken en rug van de vijand gedirigeerd. Een goed gelukte insluiting resulteerde in de omsingeling van de vijand in een bepaald object of in een killingzône.

-*Bezettingsacties.* Uitvoering hiervan vond plaats om een bepaald object te veroveren en permanent bezet te houden. De beste resultaten werden verkregen door een nachtelijke opmars, zoveel mogelijk door het terrein en vervolgens een verrassende aanval of insluiting bij het aanbreken van de dag. Hierbij moest een zo groot mogelijke morele en materiële klap worden toegebracht om het zuiveren van de omgeving daardoor te vergemakkelijken. Wilde men het veroverde object blijvend bezet te houden dan was het noodzakelijk om een veilige aanvoerweg naar het object te bezitten.

-*Commando-overvallen.* Kleine patrouilles ter sterkte van 1 groep tot 1 peloton kunnen, wanneer zij 's nachts door het terrein marcheren, vrijwel overal onopgemerkt komen. Nachtelijke overvallen leverden verrassende resultaten met zeer weinig eigen verlie-

[16] Klijn, K., *KP'er in Zeist en oorlogsvrijwilliger in Nederlands-Indië. Herinneringen uit de jaren 1943-1950.* (Arnhem, 1997) 93.

zen. Een moeilijkheid bij commando-overvallen was het afvoeren van gewonde en gesneuvelde militairen. De Indonesische vijand legde zich bij uitstek toe op de "Kleine Oorlog", de guerrillaoorlog. Zij konden zich dag en nacht snel door het terrein verplaatsen, beschikten over goede terreinkennis en hadden goede marsprestaties. Concentraties van enige duizenden manschappen waren in staat zich binnen 24 uur geheel op te lossen en door de Nederlandse omsingeling heen te breken. Voorts werden zij bij verplaatsingen niet gehinderd door het meevoeren van zware wapens en uitrusting zodat zij niet aan wegen gebonden waren. Het omringende land leverde een belangrijk deel van de benodigde hoeveelheid voedsel. Was vroeger het meest gevaarlijke element in het Indonesische gevecht de klewangaanval, nu was dit de beschieting op korte afstand met automatische wapens uit voorbereide hinderlagen. Met wisselend succes werd gebruik gemaakt van mortieren. Van sluipschieten ('snipen') werd veel gebruik gemaakt alhoewel de betrokkenen slechts gewone schutters waren. Zij waren niet vergelijkbaar met de scherpschutter zoals wij die kennen, een speciaal voor dit doel opgeleide militair.
Het mijnenwapen als strijdmiddel had een grote voorkeur van de Indonesiërs. Met grote vindingrijkheid vond de toepassing hiervan plaats. De hoeveelheid explosieven, vliegtuigbommen, tankmijnen, enz. waarover de Indonesiërs beschikten was onuitputtelijk. De techniek deze als mijnen (trekbommen), vergelijkbaar met de tegenwoordige bermbommen (Improvised Explosive Device (IED) in te zetten, stond niet op een hoog peil, anders zou het aantal Nederlandse verliezen veel hoger zijn geweest. De Indonesiërs maakten veel gebruik van vernielingen en versperringen. Bij een actie van Nederlandse zijde moest er vanuit gegaan worden dat elke brug vernield of ter vernieling voorbereid was en alle wegen versperd en gemineerd.
De tactiek van de verschroeide aarde, de brandstichting, werd uitgebreid toegepast. Dit zowel in de gevechtszones als in de door Nederland bezette gebieden.

Welke Indische lessen hebben voor de Counter-Insurgency hun actualiteit behouden?

Militaire inlichtingendienst
De militaire inlichtingendienst verzamelt en operationaliseert zoveel mogelijk gegevens over de tegenstander(s) en mogelijke tegenstanders. Hiermee verkleint zij de eigen onzekerheid ten aanzien van het handelen en het optreden van deze partijen. Daarnaast brengt zij deze door middel van psychologische oorlogvoering (propaganda en misleiding) in verwarring. In Indonesië moesten de verkenningen vrijwel altijd in bevolkte streken worden uitgevoerd. Niet opgemerkt worden tijdens verkenningen was vrijwel uitgesloten. Het uitvoeren van verkenningen was dan ook meer de taak van de Inlichtingendienst dan van de infanterie.
Een goed functionerende militaire inlichtingendienst is in vredes- en oorlogstijd onontbeerlijk.

Verbindingen
Het tactisch optreden stelt hoge eisen aan de verbindingen, door de ver doorgevoerde splitsing in kleine gevechtsgroepen. De uitgebreide toepassing van radioverbindingen maakt een strenge verbindingsdiscipline noodzakelijk. Individuele militairen waren in Indonesië nog niet uitgerust met communicatieapparatuur om met elkaar tijdens operaties in verbinding te staan. Een identificatie van vriend en vijand onder alle omstandigheden is van groot belang om tijdens patrouilles te vermijden dat de troepen worden getroffen door eigen vuur (friendly fire). Ondanks elektronische/visuele identificatie middelen vallen in gevechten door eigen vuur slachtoffers onder eigen militairen.

Kennis van de landstalen
De taalbarrière was een grote hindernis bij het communiceren met grote delen van de bevolking. Kennis van de taal van het land waar de inzet plaats vindt is essentieel voor een zo groot mogelijk aantal officieren en manschappen. Steeds meer worden Nederlandse militairen bij uitzendingen geconfronteerd met volkeren waarvan zij de talen niet beheersen en met het feit dat deze lokale bevolking niet of zeer gebrekkig de Engelse taal beheerst. Tolken zijn, naast het gegeven dat zij beperkt beschikbaar zijn, niet altijd een betrouwbaar hulpmiddel.

Inzicht en eerbied voor de godsdienstbeleving van een bevolking of bevolkingsgroep
Gebrek aan inlevingsgevoelens ten aanzien van de godsdienstbeleving van andere volken en personen kan onnodige spanningen en conflicten opleveren.

Verbetering verhouding tot de bevolking
In het kader om de niet verzet plegende bevolking gunstig te stemmen (PR) werd humanitaire hulp in de vorm van voedsel, medische zorg, kleding verstrekking en verbetering van de infrastructuur toegepast. Tegenwoordig bekend onder de uitdrukking: "winning the hearts and minds"van de bevolking.

Steun van hulptroepen geformeerd uit het betrokken land
Inzet van troepen geformeerd uit minderheidsgroepen uit de bevolking heeft het risico dat bestaande vetes tussen de groepen onderling, deel uit gaan maken van de bij een actie ontplooide activiteiten.

Bij het terugtrekken van de troepen uit het gebied of land, terwijl de missie niet het beoogde resultaat heeft opgeleverd, is de vraag wat te doen met de uit het land verkregen militaire ondersteuning. De mogelijkheid ze mee terugvoeren naar het eigen land is beperkt en feitelijk weggelegd voor sterk gecompromitteerde individuen. Re-integratie van deze troepen in het land waaruit men vertrekt is vaak problematisch. Bij het uitvoeren van huidige militaire missies, zoals in Kosovo, Irak en Afghanistan, worden militairen en politie opgeleid om de taak van de buitenlandse militairen successievelijk over te nemen.

Dag en nacht overal inzetbaar
De troepen, afkomstig uit Nederland, moesten in de tropische wildernis dag en nacht kunnen opereren. De klimatologische factoren, temperatuur en vochtigheid, stellen hoge fysieke eisen aan de militair.

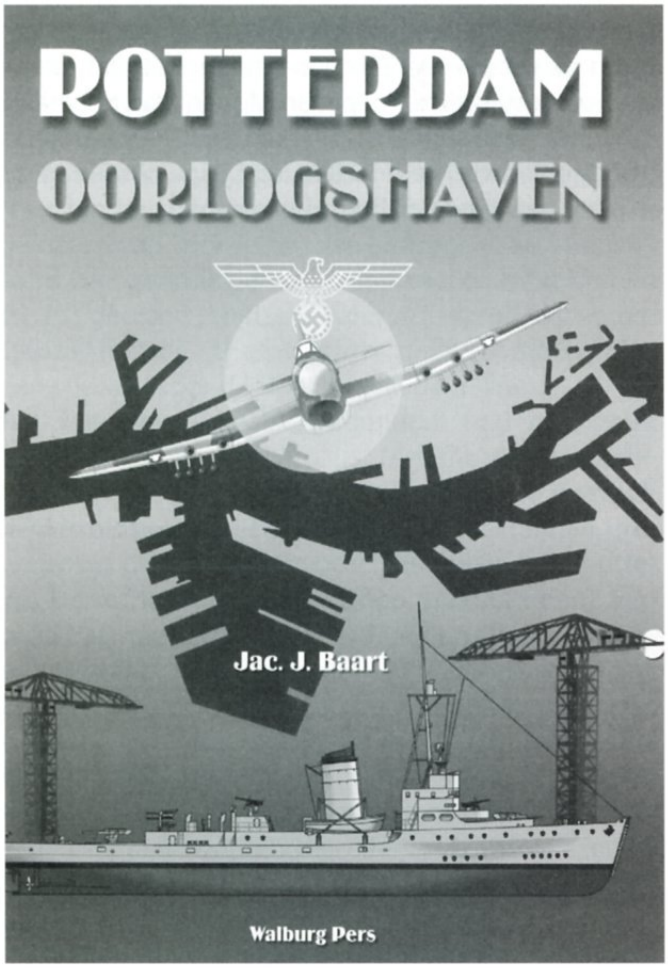
Ook nu moeten Nederlandse militairen wereldwijd inzetbaar zijn.

Bermbommen en het herstel van wegen en bruggen
De grote hoeveelheden explosieven, waarover de Indonesiërs beschikten, werden in ruime mate benut om het Nederlands vervoer van manschappen en zwaar materieel over de weg te verstoren. Hierdoor konden zij tijdelijk de Nederlandse gevechtskracht effectief beïnvloeden. Wegen en bruggen werden gemineerd. Daarnaast plaatsten de Indonesiërs hindernissen al of niet voorzien van explosieven.
In dit verband is de uitspraak van een inmiddels in Pakistan gearresteerde Talibaan-strateeg, Mullah Baradar, hoe de westerse troepen in Afghanistan te bestrijden opmerkelijk tijdloos. Zijn raad was: "Probeer geen grondgebied vast te houden, leg kleine hinderlagen, en plant veel *bloemen* [bermbommen]".[17]

[17] Anoniem, Talibaan-leider in Pakistan opgepakt. *NRC-Handelsblad*. 40: 116, 1, 5. [Dinsdag 16 februari 2010].

Recensieartikel

Jac. J. Baart
Rotterdam Oorlogshaven
Uitgeverij Walburg Pers, Zutphen, 2010
320 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-5730-673-0
€ 49,50



Dat Rotterdam getekend is tijdens de Tweede Wereldoorlog is algemeen bekend. Het platbombarderen van de binnenstad op 14 mei 1940 heeft grote littekens achtergelaten in het Rotterdamse collectieve geheugen. Een opmerkelijke lacune in de literatuur die sinds de Tweede Wereldoorlog verschenen over Rotterdam verschenen is, is de rol die de haven tijdens de bezetting speelde. Met het boek *Rotterdam Oorlogshaven* wordt deze lacune eindelijk opgevuld.
Als haven sloeg Rotterdam zich kranig door de crisis van de jaren '30 van de twintigste eeuw. De haveneconomie beleefde na de beurscrisis van 1929 een sterke neergang, maar na 1937 hadden de werven weer volop orders in de portefeuilles. Met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog na de inval in Polen in september 1939 en de neutraliteitsverklaring van de Nederlandse regering liep de overzeese aanvoer echter weer sterk terug. Het transitowerk in de haven kwam vrijwel stil te liggen. De Duitse invasie in Nederland bracht hier verandering in. Eind mei 1940 voeren de eerste schepen van de Kriegsmarine de haven binnen. Rotterdam werd een Duitse marinebasis en ging verder dienst doen als ertsoverslaghaven voor de oorlogsindustrie van de bezetter. De scheepswerven en de aanverwante bedrijven reageerden allereerst aarzelend: samenwerken met de bezetter of dit weigeren? Het werd het eerste. De bezetter had weinig overredingskracht nodig de werven tot samenwerking te bewegen. Met de inval stroomden namelijk ook de orders uit Duitsland binnen. De Rotterdamse werven produceerden al snel Duitse oorlogsschepen die deelnamen aan operaties in de Europese wateren. Rotterdam was, naast ertsoverslaghaven, ook een belangrijke schakel in de kustkonvooiroute en het overbrengen van marineschepen naar Franse havens. Even, in 1941, was er sprake van dat Rotterdam als uitvalsbasis voor operaties van de Kriegsmarine zou gaan fungeren. Met operatie Seelöwe (invasie in Groot-Brittannië) werden veel schepen op de Rotterdamse werven aangepast voor het vervoer van pantservoertuigen. De Britse RAF bleek echter te sterk voor de Luftwaffe en Hitler gaf prioriteit aan plannen om de Sovjet-Unie binnen te vallen. Hiermee was operatie Seelöwe van de baan. De haven bleef wel een belangrijke basis voor de Kriegsmarine. Hoek van Holland en Rotterdam vormden een 'Hauptstützpunkt' in de Atlantikwall, wat zich onder meer vertaalde in een grootschalige bunkerbouw.
De productiecapaciteit van Rotterdam was enorm. Naast kruisers, torpedoboten en 'Schnellboote' pro-



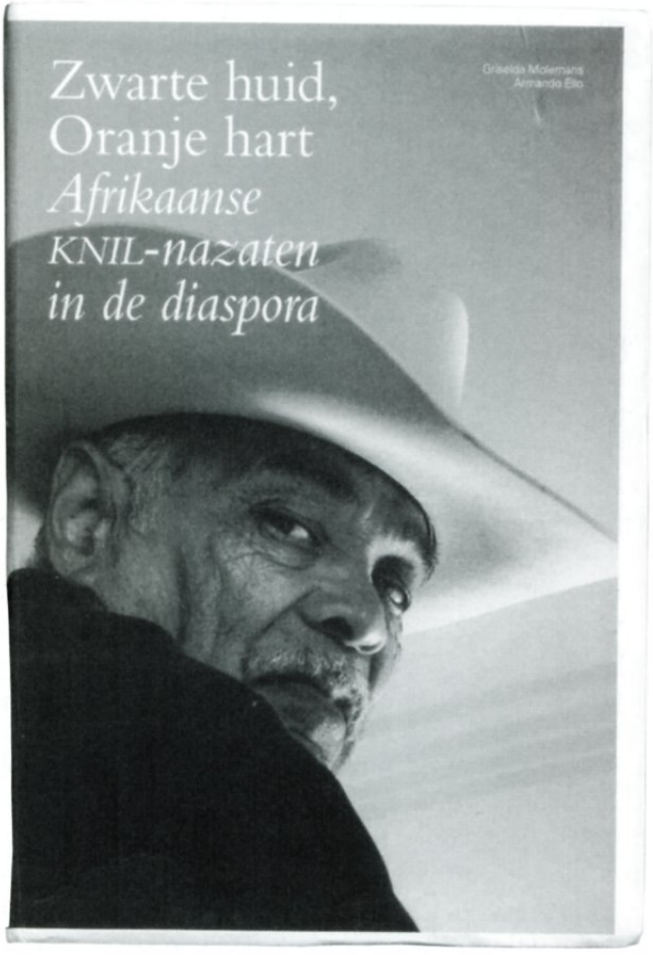
Duitse militairen op een binnenvaartschip in de Rotterdamse Coolhaven. Deze 'ontkopte' schepen moesten geladen worden voor de invasie van Groot-Brittannië.
Foto uit besproken boek.

duceerde de haven ook vliegtuigen. De fabriek Aviolanda leverde tientallen vliegboten van het type Dornier aan de Duitse bezetter. Deze productiecapaciteit maakte de Rotterdamse haven ook doelwit van vele geallieerde bombardementen. Later in de oorlog, toen de productiecapaciteit door schaarste niet hoog genoeg was, toonde de bezetter zijn grimmige gezicht. Op grote schaal vond roof plaats. Nederlandse vissersschepen ondergingen een 'likje grijze verf en geschut' om zo dienst te doen als oorlogsvaartuig.
Aan het einde van de oorlog richtte de bezetter in de haven op grote schaal vernielingen aan. De kades werden opgeblazen en afgezonken schepen moesten de waterwegen blokkeren. De Nieuwe Waterweg en de Oude Maas lagen bezaaid met mijnen om de doorvaart te belemmeren. Als oorlogshaven kwam Rotterdam geschonden uit de bezetting.
Baart geeft in zijn boek een gedegen uiteenzetting van de Rotterdamse haven tijdens de bezettingsperiode. Daarbij wordt ook het persoonlijke aspect niet vergeten; hoofdstuk 11 is gewijd aan de Duitse militairen en hun inkwartiering in de stad. De auteur is een liefhebber van schepen en dat blijkt uit het boek. Van elk schip dat tijdens de bezetting op een Rotterdamse werf is gebouwd wordt een korte biografie met een uitgebreide technische beschrijving gegeven. Dit alles werkt verwarrend voor de lezer. Deze insteek is te veelomvattend en het was beter geweest aan deze schependocumentatie een apart boek te wijden. Niettemin is *Rotterdam Oorlogshaven* een fraai geïllustreerd boek met veelal onbekende foto's. Het is een aanrader voor de maritiem-historicus en iedereen die geïnteresseerd is in Rotterdamse geschiedenis.

Drs. Liesbeth Brama.

Recensieartikel

Griselda Molemans, Armando Ello
Zwarte huid, Oranje hart. Afrikaanse KNIL-nazaten in de diaspora
Uitgeverij d'jonge Hond, Zwolle, 2010
272 p., geïll. in fullcolour, ingenaaid
ISBN 978-90-89101-62-4
€ 29,95



Dat het Koninklijk Nederlandsch-Indisch leger (KNIL) ooit een deel van zijn rekruten in Afrika ronselde, heeft tot nu toe weinig aandacht gekregen. Tussen 1831 en 1872 fungeerde de Nederlandse handelspost Elmina (in het huidige Ghana) als centrum voor werving en selectie voor de expeditionaire arm van het koloniale moederland.
Middels een 'voorschot- en terugbetalingsregeling' werden geschikte kandidaten op de slavenmarkt vrijgekocht zodat ze als vrij man, veelal voorzien van nieuw verworven namen als de De Klink, Kaalkop en Mozart, de gelederen van het KNIL konden versterken. Het voorschot in kwestie werd terugbetaald door maandelijks enige centen op de wedde in tehouden. Ruim 3.000 Afrikaanse mannen werden zodoende stamvader van wat is gaan heten een Indo-Afrikaanse familie, waarvan de leden in tegenstelling tot de inlanders als Europeaan te boek stonden. Bovendien hadden ze recht op een Nederlands paspoort.
De juridische basis voor dit personeelsbeleid werd gelegd op 18 maart 1837, toen koning Willem I en Ashanti-koning Kwaku Dua overeenkwamen dat er jaarlijks duizend Afrikaanse aspiranten aan het KNIL ter beschikking zouden worden gesteld. Twee vorstenkinderen zouden als onderpand voor het nakomen van de levereringsverplichting naar een voorloper van de HBS in Delft gestuurd worden. Een van hen was de tienjarige Ashanti-prins Kwasi Boachi, die postuum furore zou maken als de 'zwarte met het witte hart' in het gelijknamige boek van de schrijver Arthur Japin.
Journalist Griselda Molemans en fotograaf Armando Ello hebben een geslaagde poging gedaan de oudste nazaten van de *belinda hitam* (zwarte Nederlanders) op te sporen en te portretteren in woord en - schitterend - beeld.
Het woord diaspora in de titel blijkt behalve naar voor de hand liggende vestigingsplaatsen als Nederland en Indonesië ook te verwijzen naar landen als Suriname, Ghana en de Verenigde Staten.
Na de Tweede Wereldoorlog wordt ook veel Indo-Afrikaanse Nederlanders de grond te heet onder de voeten. Fanatieke, naar onafhankelijkheid strevende pemoeda's, schreeuwen *belanda hitam mulai* (eruit met die zwarte Hollanders). Als hij eenmaal in Nederland is noemt de achterkleinzoon van de Afrikaanse sergeant Piet de Klink zichzelf om van alle onbegrip af te zijn maar 'Surinamer'.
Molemans en Ello weten ook de bloedlijn van prins Kwasi Boachi, in Nederland opgeleid als mijnbouwkundig ingenieur, te traceren. Kleindochter Akwasina Kok (1927) groeit op in verschillende garnizoenssteden op Java maar is nu woonachtig in het Gelderse Dieren. Zij koestert de erepenning die haar grootvader uit handen van koning Willem III mocht ontvangen. Haar vergeefse pogingen de medaille onder te brengen in de collectie van Museum Paleis Het Loo in Apeldoorn brengen een nagenoeg afwezige historische erkenning aan het licht. Ze heeft de hoop nog niet opgegeven: 'Als Koningin Beatrix me ooit uitnodigt voor een audiëntie, dan neem ik de erepenning van opa en het boek van Arthur Japin mee!'

Luitenant-kolonel (R)drs C.P. (Corné) Melissen, hoofd dienstploeg Operatiën RMC-West

Boekbespreking

Joep E. van der Pluijm
Groenlo in de Tachtigjarige Oorlog. De Achterhoek als strijdtoneel 1567-1627
Uitgave Stadsmuseum Groenlo, 2009
388 p., geïll.
ISBN 978-90-813429-2-6
€ 24,95 (excl. verzendkosten)
www.stadsmuseumgroenlo.nl

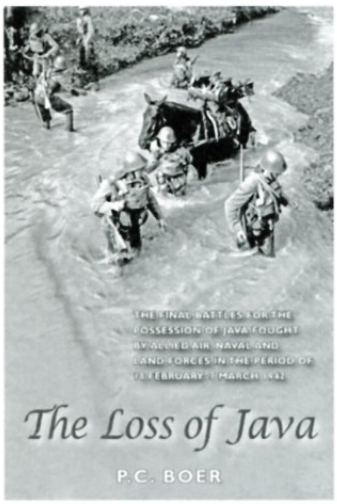


Dit boek beschrijft de oorlogshandelingen in en rond Groenlo vanaf 1567 tot 1627. Hieruit blijkt, dat de Tachtigjarige Oorlog grotendeels is uitgevochten in het oosten van Nederland. In 1595 werd Grol, zoals Groenlo toen heette, belegerd, twee jaar later veroverd door Maurits, in 1606 hernomen door de Spanjaarden, om in 1627 door 'stedendwinger' Frederik Herink weer te worden heroverd.
In deze uitgave is volstaan met de geschiedenis van de eerste zestig jaar van de Tachtigjarige Oorlog omdat volgens de auteur na de herovering van de stad door Frederik Hendrik Groenlo in de brede context van de Opstand nauwelijks meer een rol speelt.
Het is een bijzonder lezenswaardig, mooi uitgevoerd boek, waaruit blijkt dat de auteur jarenlang onderzoek in bibliotheken en archieven heeft gedaan. De zeer uitgebreide beschrijving van dit deel van de Tachtigjarige Oorlog wordt gevolgd door 46 pagina's bijlagen, bronnen en noten, alsmede een losse kaart van het kwartier van Zutphen. Het boek heeft echter geen register.
Van de hand van Van der Pluijm verschenen al eerder boeken over dit onderwerp: *De vestingstad Grol. Geschiedenis van de vestingwerken van Groenlo* (1999); *De vesting Grol in de kaart gekeken. Topografisch historische atlas van Groenlo* (2006); *Kijk op de linie. Opzoek naar de circumvallatie uit 1627 rondom Groenlo* (samen met Godfried Nijs, 2008). De auteur weet dus waar hij het over heeft. De boeken zijn te bestellen via de website van het Stadsmuseum in Groenlo.

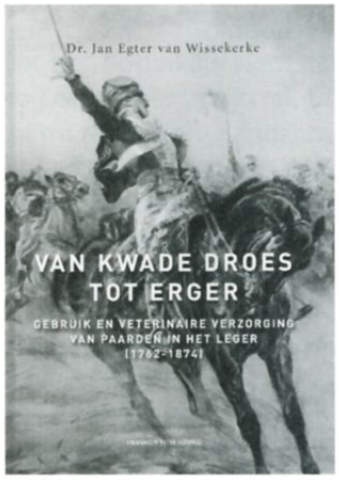
P.H.Th. Dumon.

Literatuursignaleringen

P.C. Boer
The loss of Java. The Final Battles for the Possession of Java Fought by Allied Air, Naval and Land Forces in the Period of 18 February - 7 March 1942.
Uitgave National University Press of Singapore (i.s.m. de Nederlandse Defensie Academie, Breda), 2011
640 p., ingenaaid
ISBN 978-9971-69-513-2
$ 42,-
Zie: www.nus.edu.sg/nuspress/



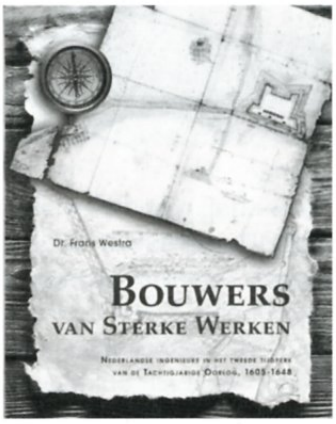
Jan Egter van Wissekerke
Van kwade droes tot erger. Gebruik en veterinaire verzorging van paarden in het leger (1762-1874).
Uitgave Erasmus Publishing Rotterdam, 2010
400 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-5235-205-3
€ 44,50



Jos Groen
'De Sobats van Co Groen'. 43 Genieveldcompagnie in Nederlands-Indië 1949-1950.
Uitgave Jos Groen, 2010
480 p., geïll., geb.
€ 22,50 (verzendkosten € 6,75)
Te bestellen via: j.m.h.groen@veteraneninstituut.nl



Frans Westra
Bouwers van sterke werken : Nederlandse ingenieurs in het tweede tijdperk van de Tachtigjarige Oorlog, 1605-1648
Uitgave Stichting Menno van Coehoorn, Utrecht 2010
96 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-6469-854-5



DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

16 januari
13 maart
15 mei

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 mede te delen dat is overleden
Mevr. A. Kruls
Gentsestraat 211
2587 HR Den Haag

Dat zij moge rusten in vrede.

Nieuw lid (en interessegebieden):
- Lt. Kol. Drs. C.P. Melissen
  Postbus 17123, 2502 CC Utrecht (alg.)

Wijziging in (post)adres:
- J.H.A.D. de Jonge
  Oude Vlijmenseweg 259
  5223 GB 's-Hertogenbosch
- Koninklijk Tehuis voor Oud Militairen en Bibliotheek Museum Bronbeek
  Bronbeek 6810, Velperweg 147, 6824 MB Arnhem
- Vereniging Vrienden van het Airborne Museum,
  Postbus 8047, 6710 AA Ede
- W. de Wit, Hogendijk 131 A, 1506 AG Zaandam

Wim Adriaansen

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@kpnmail.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:***
L.J. de Coninck B.A. B.Ed.,
Hanzeplein 45, 6981 LD Doesburg,
T 0313 47 65 84, E l.deconinck1@chello.nl
- ***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:***
drs. J.P.C.M. van Hoof, E info@marsethistoria.nl
- ***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, F.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.L.M. Adriaansen, penningmeester

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

Secretariaat:
Nijverdalseweg 97
7461 TC Rijssen
T 0548 52 23 42
I www.marsethistoria.nl
E info@marsethistoria.nl

Lidmaatschap
De jaarcontributie voor 2011 voor leden die geen machtiging tot inning hebben verstrekt, bedraagt € 32,50 (buitenland € 35,00), over te maken op rekeningnr. (Rabobank Amersfoort) 1478.89.537 t.n.v. Mars et Historia (buitenland BIC is RABONL 2U en de IBAN NL44 RABO 0147 8895 37).
Leden die een machtiging tot inning verstrekken krijgen een korting van € 2,50.

Ledenadministratie
Dr. W.L.M. Adriaansen
Grote Spie 67
4819 CN Breda
T 076 542 53 21

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





KALENDER 1919

DEMOBILISATIE



DOEL: DE VEREENIGING STELT ZICH TEN DOEL, ZONDER EEN BEPAALD LEGERSTELSEL VOOR TE STAAN, HET NEDERLANDSCHE VOLK ER VAN TE OVERTUIGEN, DAT VOOR DE HANDHAVING VAN ONS ONAFHANKELIJK VOLKSBESTAAN NOODIG IS EEN ZOO STERK MOGELIJK LEGER, UITSTEKEND BEWAPEND EN GEOEFEND EN STEUNENDE OP DE SYMPATHIE DER NATIE.

NED-VER-ONS LEGER