Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 46 | 2012 | Nr. 1





Verantwoording omslagfoto's en illustraties

Vooromslag
Het uniform van generaal Snijders.
Legermuseum, Delft.

Vooromslag binnenzijde

De slag bij Krasnoë tussen het (Hollandse) 3e regiment Garde Grenadiers en het Russische leger op 17 november in 1812. Doek J. Hoynck van Papendrecht, 1910-1912.
Legermuseum, Delft.

Achteromslag
Een soldaat van de Nationale Militie, 1815. Tekening W.C. Staring.
Legermuseum, Delft.

Achteromslag binnenzijde

Boven
De prins van Oranje aan het hoofd van de Nationale Militie bij Quatre-Bras, 16 juni 1815. Schoolplaat naar een tekening van J. Hoynck van Papendrecht.
Legermuseum, Delft.

Onder
Generaal Snijders in zijn auto met chauffeur, 1914-1918.
Legermuseum, Delft.

www.**marsethistoria**.nl

Kwartaalperiodiek van de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Hoofdredacteur
Drs. Louis Ph. Sloos

Redactiecommissie
Drs. Laura Almagor
Drs. Liesbeth Brama
Drs. Pauline Onderwater
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 per keer € 150,- excl. BTW.
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

Van vaandrig tot kolonel, vriend en vijand van Frankrijk. Wijbrand Adriaan de Jongh (1776-1821) 4
Bruno Indekeu en Marco Bijl

De betekenis van generaal C.J. Snijders voor de Nederlandse luchtvaart 19
Luitenant-generaal b.d. D. Starink

Fireflies voor Ethiopië. Een Prinselijk cadeau? 32
Gerard Casius

Boekbesprekingen 36

Literatuursignaleringen 39

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

Voor u ligt het eerste nummer van een nieuwe jaargang van ons verenigingsorgaan *Mars et Historia*, het militair-historische tijdschrift in Nederland dat met inzet van veel energie (en liefde) door onze redactie met bijdragen van de leden en interessante auteurs tot stand komt. Inmiddels zijn we beland in de 46ste jaargang en zetten we ongestoord koers naar ons gouden jubileum in 2016. Het lijkt wellicht een vanzelfsprekendheid dat er jaar in, jaar uit een fraai blad op de mat valt, gevuld met boeiende, gevarieerde artikelen, liefst gelardeerd met mooi illustratiemateriaal. Ik kan u verzekeren, een vanzelfsprekendheid is dit allerminst. Veel tijdschriften en periodieken hebben het in deze dagen niet gemakkelijk: gestegen productiekosten, de bij de jeugd afnemende behoefte om 'van papier' te lezen en de concurrentie van internet en de sociale media zijn daar debet aan. Ook het tegenzittende economische tij draagt niet bij aan een florissante toestand in tijdschriftenland.
Om de rijksbegroting enigermate op orde te krijgen, heeft de regering besloten op tal van gebieden de tering naar de nering te zetten. Ook het ministerie van Defensie en de krijgsmacht zijn daarbij de dans bepaald niet ontsprongen. U heeft inmiddels kennis kunnen nemen van het lot dat de tanks en een deel van helikopters, mijnenjagers en jachtvliegtuigen ten deel is gevallen. Het zijn de meest in het oog springende bezuinigingen die Defensie moet zien te verwerken, samen met het verdwijnen van zo'n 12.000 arbeidsplaatsen. Een kleinere, maar wel opmerkelijke besparing is gevonden in het terugbrengen van het aantal tijdschriften dat tot voor kort onder de vlag van Defensie in druk werd uitgegeven. Tot eind vorig jaar telde Defensie nog ruim vijftig gedrukte periodieken, meest personeelsbladen, tijdschriften voor post-actieven, reservisten, (operationele) eenheden, defensieonderdelen en -diensten. In deze defensiebladen is met ingang van 1 januari jongstleden vrij rigoureus het mes gezet: momenteel verschijnen er nog slechts zeven defensieperiodieken in druk. Nagedacht wordt over de mogelijkheid een aantal van deze tijdschriften een digitale 'doorstart' te geven en ze in de toekomst via het internet naar de lezers te verspreiden. Tot op heden is daar in de praktijk jammer genoeg nog niet veel van te merken.
Als geïnteresseerde in (de geschiedenis van) de Nederlandse krijgsmacht bood een aantal van deze defensiebladen interessante lectuur, ook vanuit militair-historisch oogpunt bezien. Zoals u begrijpt is het 'defensie-leesvoer' dus onlangs ernstig op rantsoen gesteld en ziet het er niet naar uit dat de hongerige magen op korte termijn mogen rekenen op nieuwe (digitale of virtuele) rats, kuch en bonen. Een reden te meer, dunkt mij, om ons eigen orgaan *Mars et Historia* te koesteren en ons gezamenlijk in te zetten om het blad ook in de toekomst tot een succes te maken.
Bij deze wil ik u alvast graag attent maken op de komende Algemene Ledenvergadering (ALV) van onze vereniging die zal plaatsvinden op zaterdag 14 april aanstaande in het Geniemuseum aan de Lunettenlaan 201 in Vught (bekijk de bezoekersinformatie op de website: www.geniemuseum.nl). Gastheer deze dag is ons oud-bestuurslid Hans Sonnemans en hij stelt ons een zeer interessante dag in het vooruitzicht. Onze ALV valt dit jaar midden in het Museumweekend en dat betekent dat er ter plekke van alles te beleven zal zijn. In het Geniepark met zijn indrukwekkende buitenexpositie zullen bijvoorbeeld tientallen *re-enactors* hun kamp opslaan en in het geniemuseum zelf kunnen wij ruim 250 jaar militaire geschiedenis in vol bedrijf aanschouwen. U wordt om tien uur 's morgens verwacht en ik hoop u in het Geniemuseum te mogen begroeten. Kortom, meldt u aan en beleef het mee! Ten slotte hoop ik dat u dit jaar wederom veel leesplezier zult beleven aan dit fraaie tijdschrift *Mars et Historia*.

Drs. Rolf de Winter,

Voorzitter.

Redactioneel

Het eerste nummer van *Mars et Historia* van 2012 valt helaas later bij u in de bus dan u van ons gewend bent. De redactie is misschien wat overijverig geweest toen zij in december, nog in een roes van het verenigingsjubileum, een extra dik eindejaarsnummer samenstelde. Overigens is het laatste nummer van het jaar doorgaans altijd wat dikker, maar dit keer is er in december en januari geheel tegen de verwachtingen in helaas nauwelijks nieuwe kopij binnengekomen.
De redactie is van mening dat zij uiteindelijk toch een interessant nummer heeft weten samen te stellen voor u. De kwaliteit van de inhoud staat dan ook voorop, met andere woorden: liever wat later en een blad met inhoud, dan... Het toeval wil bovendien dat twee van de drie artikelen die u ditmaal aantreft in *Mars et Historia* wat langer zijn dan normaal. Het grootste stuk is van de hand van twee Belgische auteurs, die de militaire belevenissen beschrijven van Wijbrand Adriaan de Jongh (1776-1821), een telg uit een voornaam Nederlands geslacht dat verschillende militairen heeft voortgebracht. De Jongh diende in het Staatse leger, het Bataafse leger, het leger van het Koninkrijk Holland en van 1810-1814 in het Franse leger, om in 1815 weer aan Nederlandse zijde bij Waterloo ten strijde te trekken tegen Napoleon. Het artikel van Indekeu en Bijl is gelardeerd met interessante dagboekfragmenten.
Een ander groot artikel in dit nummer is van de hand van oud-bevelhebber der Luchtstrijdkrachten luitenant-generaal b.d. D. Starink. Zijn artikel gaat dan ook over één van de vaders van de Nederlandse luchtstrijdkrachten, de markante generaal C.J. Snijders. Het lezenswaardige en vlot geschreven artikel over Snijders is geïllustreerd met prachtige foto's uit de collecties van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie en het Legermuseum.
Ten slotte treft u een kort maar zeker niet minder interessant stuk aan over de verkoop van vliegtuigen aan Ethiopië, waarbij Prins Bernhard betrokken was. Voor velen onder ons is dit wellicht een bekend verhaal omdat een en ander zich afspeelde in de eerste helft van de jaren '50 van de vorige eeuw, maar auteur Gerard Casius frist het geheugen weer helemaal op door alle feiten op een rijtje te zetten.
Dit nummer besluit traditioneel met boekbesprekingen, onder meer van de tweede druk van het inmiddels bekende werk *Mijn ruiters*, en literatuursignaleringen.
In zowel het woord van de voorzitter als mijn redactioneel van december jongstleden zijn veel ideeën opgeworpen voor artikelen in 2012-2015, gerelateerd aan de talloze jubilea en herdenkingen. Wij hopen dat u alsnog inspiratie krijgt en ons zo spoedig mogelijk wilt verblijden met uw suggesties, concepten of artikelen! De kopij voor het mei-nr. moet in principe half april gereed zijn.

Drs. Louis Ph. Sloos,

Hoofdredacteur.

Oproep aan auteurs om relevante artikelen in te sturen van circa 3.000 woorden voorzien van illustraties met een resolutie van circa 300 dpi, zie voor meer informatie het colofon of de website van de vereniging (http://www.marsethistoria.nl/richtlijnen.htm). Voor vragen kunt u contact opnemen met de redactie.

Van vaandrig tot kolonel, vriend en vijand van Frankrijk Wijbrand Adriaan de Jongh (1776-1821)

Bruno Indekeu en Marco Bijl



Lodewijk Napoleon. Gravure, J. Bogert, F.W. Casparie, circa 1806-1810.
Legermuseum, Delft.

Voorbestemd als militair?

Wijbrand Adriaan de Jongh stamde uit een familie die haar wortels had in Waalwijk, een plaats gelegen ten westen van 's-Hertogenbosch. Vanaf het einde van de zeventiende eeuw was deze familie stevig geworteld in de Kempen, maar ze was ook present in Nederlandse kolonies of nederzettingen in Brazilië, Nieuw Amsterdam (New York) en Oost-Indië (het huidige Indonesië). Vooral vanaf de achttiende eeuw telde de familie heel wat officieren in het Staatse leger. Volgens de overlevering binnen de familie waren de De Jonghs erg Oranjegezind.

Toen de West-Indische Maatschappij de Landvoogdij van Brazilië opdroeg aan graaf Joan Maurits van Nassau, scheepte deze in oktober 1636 in met Jan de Jongh (circa 1585-circa 1663), de stamvader van het geslacht De Jongh uit Waalwijk, en 3.000 mannen of knechten, en zette koers naar Brazilië. Het schip arriveerde in januari 1637. Jan de Jongh nam in Brazilië deel aan expedities in 1637, 1638 en 1639. Omstreeks 1644 keerde hij terug. Zijn zoon Jan de Jongh (circa 1620-circa 1690) woonde in de periode 1653-1663 in New York, toen nog Nieuw-Amsterdam geheten. Hij had een zoon, Jan, (1660-1742) die eerst secretaris in Valkenswaard zou worden, en uiteindelijk stadhouder van het kwartier Kempenland. Ook deze Jan had een zoon genaamd Jan (1686-1758), die drossaard werd te Valkenswaard. Diens zoon, Jacob (geboren in 1727), werd legerofficier, terwijl een andere zoon, Jan Willem Daniel de Jongh (1714-1799), aanvankelijk stadhouder van Kempenland en later drossaard in Valkenswaard werd.

Deze Jan Willem Daniel de Jongh was van 1757 tot 1772 tevens secretaris van Lommel (als opvolger van zijn schoonvader), maar hij oefende die functie niet effectief uit; hij liet zich vervangen, eerst door notaris Adrianus van Velsen (1757-1768) en daarna door zijn zoon Jan De Jongh (1768-1772). Deze laatste werd de effectieve opvolger van zijn vader als secretaris van Lommel (1772-1808); vanaf 1781 tot 1808 was hij daarenboven notaris te Lommel. Toen Lommel in 1808 echter onder Frans gezag kwam, verloor Jan zowel zijn secretarisambt als zijn positie als notaris, hetgeen bij zijn zonen een hevige wrok jegens de Fransen en een gehechtheid aan het huis van Oranje teweeg zou hebben gebracht. In 1810 keerde Jan terug naar Valkenswaard en ging vandaar in 1813 naar Budel, waar hij in juni 1815 overleed. Hij was vader van tien kinderen (geboren te Lommel tussen 1769 en 1787), onder wie Wijbrand Adriaan, de hoofdpersoon in dit artikel, maar ook Jan Willem Daniël (geboren in 1769), secre-



Wijbrand Adriaan de Jongh (1776-1821), circa 1820.
Familiebezit, foto Marco Bijl.

taris van Valkenswaard (1794-1811) en daarna Vrederechter te Helmond; en Nicolaas Gijsbert (geboren in 1773), artillerieofficier, eerst in Nederlandse en later (tot 1813) in Pruissische dienst. Deze laatste huwde te Dortmund (1804) met Maria Sophia Nies. Zij kregen twee zonen (Johan en Wilhelm) die beiden officier werden in Nederlandse dienst.
Wijbrand Adriaan De Jongh werd te Lommel (thans in België) geboren op 16 december 1776 als zoon van de eerdergenoemde protestantse dorpssecretaris Jan De Jongh en Elisabeth Maria Laats (een Budelse domineedochter). De Lommelse dominee Hendrik Van Nimwegen noteerde enkele dagen later: 'Den 22 december is alhier gedoopt een Soon, waarvan vader is Joh: de Jongh Secretaris alhier en Moeder E: M: Laats deszelfs Huisvrouw, en is genaamt Wijbrand Adrianus, als Doopgetuige stond de Vader selfs'. De ouders van Wijbrand bewoonden het rijkste huis aan het Lommelse dorpsplein. In 1788 werd het familiebezit beschreven: wapens, een telescoop, verrekijkers, een 'chambre obscure', een kristallen 'cachet', juwelen van goud. Het is onbekend of Wijbrand aan de lokale dorpsschool bij Peter Booms (onderwijzer in de jaren 1787-1791) hoge ogen gooide. Wij vermoeden dat hij liever met zijn drie jaar oudere broer Nicolaas Gijsbert 'soldaatje' speelde. De beide broers zullen misschien wel straffe verhalen te horen gekregen hebben van hun oom Arnoldus Caillou uit Budel, die legerofficier was. Hoe het ook zij, Wijbrand Adriaan De Jongh was pas veertien jaar oud toen hij op 25 maart 1790 Kadet werd bij het Infanterie Regiment No.1 'de Schepper' in Leeuwarden.

Aanvankelijk tegen Frankrijk tijdens de eerste coalitieoorlog (1792-1797)

De term Coalitieoorlogen wordt gebruikt voor de gehele periode van oorlog door geallieerden tegen Frankrijk, zowel de Franse revolutionaire oorlogen (Eerste en Tweede Coalitieoorlog, 1792-1802) als de Napoleontische oorlogen (1804-1815).

De Eerste Coalitie (1792-1797) tegen Frankrijk bestond uit onder meer Oostenrijk, Pruisen, Groot-Brittannië, Spanje en Nederland en was de eerste (vruchteloze) poging van deze landen om zich tegen het Republikeinse Frankrijk te verweren. De Franse troepen werden aanvankelijk langs alle zijden teruggedreven. In juli 1792 stak een Pruisisch leger de Rijn over. Oostenrijkse troepen namen Valenciennes in, Spaanse troepen staken de Pyreneeën over, Sardijnse troepen trotseerden de Franse Alpen en de Britse marine blokkeerde de Franse havens. De Britten stuurden troepen vanuit Nederland om de strategisch belangrijke havenstad Duinkerken in te nemen. Duinkerken werd belegerd door de geallieerden, waaronder zowel Britse (onder bevel van de Hertog van York) als Hollandse troepen (onder leiding van de prins van Oranje).

Tijdens de slag van Lincelles (in de omgeving van Menen en Wervik), op 18 augustus 1793, werd het Hollandse regiment waar De Jongh deel van uitmaakte door Franse troepen verslagen. Hij voegde zich toen als vrijwilliger bij de Engelse bondgenoten, meer bepaald de British Guards onder Mac Donald, in hun tegenaanval op enkele Franse weerstandsnesten. Ten slotte sloot hij zich aan hij het regiment 'Van Welderen' in een andere tegenaanval. Hij werd om die reden eervol vermeld in de verslagen en nog dezelfde dag door de prins van Oranje (de latere koning Willem I) gepromoveerd tot vaandrig.

Vanuit het noorden van Frankrijk stootten de Franse troepen in 1794 noordelijker door, met als gevolg dat de Oostenrijkse Nederlanden het belangrijkste oorlogstoneel werden. Na Franse overwinningen bij Kortrijk en Fleurus in juni moesten de Oostenrijkers, Britten en Nederlanders zich terugtrekken achter de Rijn.

In de periode februari tot maart 1794 werd het regiment De Schepper regelmatig in Lommel gesignaleerd. Waarschijnlijk zal De Jongh daarbij wel eens de gelegenheid gehad hebben om zijn ouders te gaan begroeten. In (de periode september-december) 1794 was De Jongh in



De Fransen trekken over de Waal bij Bommel, januari 1795.
Tekening. D. Langendijk, 1803.

Noord-Brabant onder bevel van de Prins van Oranje, in een poging om de Franse inval te stuiten.

In de winter van 1795 vielen de Franse troepen verder de Nederlandse Republiek binnen en op 20 januari 1796 veroverden ze Amsterdam, waarbij de Bataafse Republiek (een Franse vazalstaat) werd uitgeroepen. Na de overgave van Pruisen en Oostenrijk kwam Frankrijk als overwinnaar uit de bus van de Eerste Coalitieoorlog. Alleen Groot-Brittannië bleef in staat van oorlog met Frankrijk, zodat van de Bataafse Republiek de kusten dienden te worden bewaakt tegen mogelijk aanvallen vanuit Engeland.

Daar waar De Jongh tot dan toe steeds tegen Franse troepen ten strijde was getrokken, werd hij plotseling hun 'medestander'. Op 11 juni 1795 werd De Jongh 2de luitenant en op 1 maart 1796 1e luitenant bij het 1e Bataljon van de 4e Halve Brigade van de Bataafse Armee. Deze eenheid werd later achtereenvolgens omgenummerd tot het 10e Bataljon, het 8e en uiteindelijk het 9e regiment. In (juli) 1796 diende De Jongh aan de Rijn, waar het bevel werd gevoerd door generaal Daendels, die was belast met de verdediging van de oostelijke grenzen (Rijn) omdat daar een Pruisische of Oostenrijkse invasie dreigde. In 1797 werd De Jongh gekazerneerd op het eiland Texel. Op 1 maart 1797 was hij 1e luitenant van het 9e Bataafse Linieregiment, dat toen officieel onder bevel van het Franse leger stond.

Onder Frans commando tijdens de volgende vijf coalitieoorlogen (1799-1809)

De Tweede Coalitie (1799-1802) tegen Frankrijk had evenmin succes. Napoleon bestuurde de Franse staat sinds 1799 en kon de invallen afslaan. Op 27 augustus 1799 landden maar liefst 32.000 Engelsen op de duinstrook tussen Callantsoog en Huisduinen. Begin september waren de Engelsen en Russen aan de winnende hand, en rukten ze verder op. Zeker is dat alle bataljons van de 2e Halve Brigade van het Bataafse leger betrokken waren bij krijgsverrichtingen in Noord-Holland. Het hardste werd door deze divisie gevochten bij de Zijpe (10 september) en bij Bergen (19 september). Het hoofdkwartier van de 2e Brigade lag gedurende de schermutselingen van 9 september tot 18 september in Koedijk.



Het Landen der Engelsen tussen Pette en Calantsoog in Noord-Holland, op 27 augustus 1799. Gravure Cornelis Brouwer, naar J.A. Langendijk. Uitgave: J. Groenewoud, circa 1800-1805.
Legermuseum, Delft.

Met het 9de Linieregiment (Bataafse leger in Franse dienst) vocht De Jongh in 1799 tegen Brits-Russische troepen in Noord-Holland. Daar maakte het 9de Regiment deel uit van de 2e Halve Brigade en vormde het 3e Bataljon; het leverde onder generaal Brune strijd tegen de Engels-Russische invasiemacht.

In juni 1800 stelde de Bataafse Republiek aan de Franse generaal Augereau een troepenmacht van ongeveer 5.000 man ter beschikking voor een veldtocht naar Duitsland. Het contingent verzamelde zich in een kamp bij Eindhoven, vanwaar het op 18 juli vertrok en via Keulen Friedberg bereikte. Het 4e Bataljon Jagers, dat met enkele andere onderdelen direct onder bevel van Augereau werd gesteld, nam deel aan de gevechten bij Aschaffenburg tegen de Oostenrijkers. De overige Bataafse troepen werden aangevoerd door luitenant-generaal Jean-Baptiste Dumonceau.

In 1801 nam De Jongh deel aan gevechten in Duitsland bij Wurtzburg, Swaben en Wartenburg. Eind 1801 keerde De Jongh terug naar Texel en in 1803 diende hij op de Hollandse kusten.

Tijdens de Derde Coalitieoorlog (1805) dirigeerde Napoleon zijn leger, inclusief Bataafse troepen, naar de Donau. Eind augustus verwittigd, trok de (Bataafse) divisie van Dumonceau, na een verblijf in Zeist, in september 1805 Duitsland binnen. Op 25 september arriveerde het korps te Mainz. De volgende dag stak het de Mainz over, waarbij gevochten gevochten werd te Wernigshausen en Ingolstadt. Vanaf 28 september ging het verder over Wurzburg, Ansprach, Nürnberg, Augsburg en op 16 oktober werd Regensburg bereikt. De divisie Dumonceau werd later ingezet bij de achtervolging van het Oostenrijkse en Russische legers op de linker Donau-oever. Na de Franse overwinning bij Austerlitz op 2 december 1805 keerde Dumonceau met zijn contingent pas in maart 1806 terug naar Nederland.

Op 1 september 1805 ging De Jongh als 1e luitenant over



De aftocht van de Engelsen in Noord-Holland, 30 november 1799. Gravure van J. Couché naar B.E. Swebach, circa 1850-1860. Legermuseum, Delft.

naar het 4e Linieregiment van het Bataafse leger onder Frans bevel en datzelfde jaar scheepte hij vanuit Texel in en nam deel aan de Oostenrijkse campagne aan de Donau. Van 1801 tot 1807 diende De Jongh onder de orders van generaal Dumonceau.

De Vierde Coalitie duurde van 1806 tot 1807. Nadat de Pruisische troepen bij Jena waren verslagen trok het Franse leger op 27 oktober 1806 Berlijn binnen. Rond dezelfde tijd trokken twee Bataafse divisies (12.000 Nederlandse militairen) Duitsland in om deel te nemen aan de veldtocht. Generaal Dumonceau formeerde een derde divisie en bevond zich op 3 november te Paderborn. Op 19 november werd Hameln, met een garnizoen van 9.000 man, ingenomen. Op 23 november begaf de Hollandse divisie zich op weg naar Nienburg en dwong de vijand om zich twee dagen later over te geven. Bij de belegering van Kolberg in juni en juli 1807 speelden de Hollandse troepen (8.200 man en 920 paarden) een belangrijke rol. In hetzelfde jaar belegerden Frans-Nederlandse troepen de vesting Stralsund aan de Oostzee, gelegen in Zweeds Pommeren.

In 1806 en 1807 nam De Jongh deel aan de campagnes in Pruisen. Tussen 1801 en 1807 stond hij onder het bevel van de uit Brussel afkomstige generaal Jean-Baptiste Dumonceau (1760-1821). Op 1 januari 1807 werd hij als kapitein overgeplaatst naar het regiment 'Garde jagers van Koning Lodewijk' (Lodewijk Napoleon, een broer van Napoleon, was koning van Holland van 1806-1810). Twee maanden daarna werd hij met behoud van zijn rang overgeplaatst naar het 3e Regiment Jagers. Tussen al dat wapengekletter door vond De Jongh blijkbaar toch nog wat tijd voor een amoureus leven. Hij huwde in januari 1808 in Deventer met Anna Geertruida Noot, dochter van generaal-majoor Hendrik Noot (lid van het Hoog Militair Gerechtshof te Utrecht). Uit dit huwelijk werden één zoon en vijf dochters geboren. De eerste drie kinderen werden achtereenvolgens geboren in Doesburg, Groningen en Kampen tussen 1808 en 1815; de laatste drie werden te Ieper geboren tussen 1817 en 1821.

Tijdens de vijfde Coalitie (1809) werd Oostenrijk uiteindelijk verslagen in de Slag bij Wagram (5 juli-6 juli 1809). Tegen de tijd dat de Britse bevelhebber Chatham op 16 september Zeeland verliet, bleef alleen een garnizoen van 5.000 man op Walcheren over, waarvan



Slag bij Bergen, 19 september 1799. Gravure R. Vinkeles, naar J.A. Langendijk. Uitgave: F. Bohn, circa 1800.
Legermuseum, Delft.

al een derde ziek was. Dit garnizoen, bijgenaamd het 'stervende leger' *(dying army)*, hield vier maanden stand, tot het in december 1809 alsnog werd geëvacueerd.

Vanaf 25 augustus 1809 werd W.A de Jongh luitenant-kolonel in het 3e Regiment Jagers, waarvan hij reeds eerder deel uitmaakte. In 1809 verbleef hij in Zeeland, vermoedelijk vanwege de Britse inval in Walcheren, waar general Dumonceau wederom het bevel over de Franse troepen voerde. De Jongh ontving in die periode de Orde van de Unie, een hoge onderscheiding ingevoerd door Lodewijk Napoleon.

Koning Lodewijk Napoleon viel intussen in ongenade bij de keizer door zijn trage en onkundige optreden en door zijn gebrek aan medewerking om Franse maatregelen zoals de dienstplicht en het Continentaal Stelsel in Nederland in te voeren. Op 28 december 1809 werd Walcheren ingelijfd bij Frankrijk en in maart 1810 volgde de rest van zuidelijk Nederland. In juli werd vervolgens het hele Koninkrijk Holland bij Frankrijk ingelijfd. Het Hollandse leger maakte vanaf dat moment deel uit van Napoleons *Grande Armée*, met als gevolg dat ook De Jongh in het Franse leger diende.

De Zesde Coalitie en de rampzalige Russische veldtocht (1812-1814)

Vanaf 12 maart 1811 werd het Hollandse 3e Regiment Jagers omgevormd tot het 33e Regiment Jagers van het Franse leger. De Jongh bleef luitenant-kolonel. In 1812 trok hij met zijn regiment op in de Russische veldtocht, die Napoleon fataal zou worden. Het regiment stond onder bevel van kolonel Marguerye en maakte deel uit van de 1e Brigade Barbanegre, 4e Divisie (Dessaix), 1e legerkorps (Davout).



Generaal Jean-Bapiste Dumonceau (1760-1821). Anonieme gravure. Uitgave: C.W. Mieling.
Legermuseum, Delft.

Naar aanleiding van de Zesde Coalitie (1812-1814) tegen Frankrijk trok Napoleon in juni 1812 Rusland binnen. De *Grande Armée* stak op 24 juni 1812 de rivier de Memel over. Het Russische leger pastte de strategie van de verschroeide aarde toe, waardoor het Franse leger snel te maken kreeg met voedseltekorten. De soldaten plunderden, voederden onrijp graan aan hun dieren en dronken vervuild water, met als gevolg dat er veel slachtoffers vielen onder mens en dier. Op 14 september trok het Franse leger Moskou binnen, maar aangezien Tsaar Alexander weigerde om zich over te geven, blies Napoleon uiteindelijk de aftocht. Het Franse leger arriveerde op 9 november zeer verzwakt te Smolensk. Zonder dat de Fransen het beseften naderde het Russische leger, terwijl 20.000 kozakken in kleine groepjes de Franse troepen opjoegen. Ter hoogte van het dorp Krasnoë vielen de Russen tussen 15 en 18 november de Franse achterhoede aan en richtten een ware slachting aan: 6.000 tot 13.000 soldaten sneuvelden of raakten gewond.

Hoe verliep het intussen met het 33e regiment waarbij De Jongh diende? Luitenant-kolonel De Jongh was de commandant van het 1e van vier bataljons van het regiment dat stond onder bevel van kolonel Marguerye en adjudant-majoor H.P. Everts. Vanaf 1812 trof het regiment de nodige voorbereidingen voor het Russische avontuur. Zonder noemenswaardige problemen of gevechten marcheerden de vier bataljons naar het oosten. Tussen 26 juni en 11 juli 1812 maalden ze 480 kilometer af tussen het Duitse Wilna en het Russische Minsk. Het grootste probleem onderweg was de desertie. Honderden militairen verborgen zich in de dorpen en steden waar de troepen passeerden. Op 16 juli ondernam adjudant-majoor Everts een week lang een zoektocht naar deze deserteurs en bracht ze met honderden per dag terug op het juiste pad. Daarna nam luitenant-kolonel De Jongh die taak over, maar op 1 augustus ontbraken er nog steeds 917 manschappen! Het regiment was in gevechten verwikkeld op 10 en 29 september en op 2 en 6 oktober 1812 in Wyasm.

Terwijl het 2e en 3e bataljon van Minsk naar Moskou optrokken, bleven het 1e (dat van De Jongh) en het 4e bataljon te Minsk in garnizoen onder leiding van adjudant-majoor Everts. In oktober kreeg de Jongh met zijn 1e bataljon de opdracht om soldijgelden te transporteren naar Moskou. Zover geraakte hij echter niet want Napoleon was op 18 oktober met de terugtrekking van zijn troepen begonnen. Ter hoogte van Dorogobusch kreeg De Jongh het bevel om terug te keren naar Smolensk. Na aldaar de gelden te hebben afgeleverd keerde het bataljon op 1 november 1812 terug naar Dorogobusch. Op 7 november arriveerden daar ook het 2e en 3e bataljon, zodat het gehele regiment weer verenigd was. Na enkele dagen rust genoten te hebben, marcheerde het regiment gedurende vier dagen naar Smolensk, waar het buiten de stad, ten westen van de Dnieper-rivier, op een heuvel kampeerde. De winter had echter intussen zijn intrede gedaan en toen de eerste nacht de temperatuur terugviel tot min 19°C bleken de volgende dag 60 soldaten aan de koude bezweken te zijn. Gedurende de volgende dagen trok het regiment samen met de andere Franse troepen verder terug.

Op 17 november kwam het Russische leger bij het dorpje Mikulina in zicht. Die dag verloor het 33e regiment veertig manschappen en twee officieren. 's Avonds speelde het 33e regiment (500 à 600 man sterk) de ondankbare rol van achterhoede van de Franse troepen. Bij Krasnoé doken langs alle kanten kozakken op. Het 33e regiment stelde zich in een vierkant op en de kozakken weken terug. Maar zodra het regiment weer in beweging kwam werd het opnieuw aangevallen, ditmaal door drie eskadrons kurassiers. Ook deze aanval werd afgeslagen, maar het 33e regiment was intussen wel geïsoleerd geraakt van de rest van de Franse troepen. Tot overmaat van ramp arriveerde Russische infanterie en ook artillerie. Hun kanonnen richtten een ware slachting aan. De



Slag bij Austerlitz, 1805. Anonieme gravure. Drukkerij Granzella, Brussel, circa 1825-1835.
Legermuseum, Delft.

Russen kwamen steeds dichterbij en uiteindelijk werden het lijf-aan-lijf-gevechten met sabel en bajonet, waarbij het 33e regiment bijna volledig in de pan werd gehakt. De Russische troepen ontzagen niets of niemand en er sneuvelden ook 17 officieren van het 33e regiment. Uiteindelijk zochten de resterende officieren bescherming bij de Russische officieren. Deze onverwachte vriendschappelijkheid kwam tot stand doordat enkele van de Nederlandse officieren vrijmetselaars waren (onder anderen kapitein Van Ingen). Russische officieren hadden op hun wapens vrijmetselaars-symbolen bemerkt.[1]

Een tiental officieren van het 33e Regiment, onder wie De Jongh zelf, werd door de Russen gevangen genomen. Deze mannen werden naar Mglin gebracht, waar ze bleven tot 21 juni 1813. Daarna werden ze overgebracht naar Tambow, waar ze arriveerden in oktober 1813. Op 19 februari 1814 werden ze na vertien maanden gevangenschap vrijgelaten. Het groepje officieren en vier soldaten verzamelden hun resterende geld en schaften zich enkele sleden aan. Te voet ging het nu honderden kilometers door Rusland en Polen. Onderweg waren er soms ongewenste ontmoetingen. Toen men gehuil

[1] Het volledige verhaal van het 33ste regiment werd gepubliceerd door F.H.A. Sabron, *Geschiedenis van het 33ste Regiment Lichte Infanterie (Het Oud-Hollandsche 3de Regiment Jagers) onder Keizer Napoleon I* (Breda 1910) 45, 71-75, 99-109, maar uitgebreider nog in M.E. Jordens, *Campagne et captivité de Russie (1812-1813). Extraits des mémoires inédits du général-major H.P. Everts*, in: *Carnet de la Sabretache* (1901) 620-638 en 686-703; (1902), 43-62. Zie ook: B.R.F. van Vlijmen, *Vers la Bérésina (1812). D'après des documents nouveaux* (Parijs 1908) 28, 41 en 319.



De prins van Oranje aan het hoofd van de Nationale Militie bij Quatre-Bras, 16 juni 1815. Schoolplaat naar een tekening van J. Hoynck van Papendrecht.
Legermuseum, Delft.

hoorde dacht De Jongh onmiddellijk aan wolven en adviseerde iedereen om direct een pijp op te steken. De truc lukte want de vijftien wolven bleken bang voor de rook en het vuur. Op 30 april bereikte de groep de grens tussen Polen en Pruisen en daarna ging het via Lik, Gumbinnen, Königsberg, Dantzig, Augermünde, Neustadt, Stendel, Calvorden, Brunswick en Lingen naar Münster. Op 4 juni 1814 bereikten ze de grens met Nederland.

De slag bij Waterloo (1815)

Nadat het Franse leger in Rusland uiterst zware klappen had moeten incasseren, zocht W.A. de Jongh, ondanks alles wat hij had meegemaakt, naar een andere militaire werkgever, en werd aldus op 13 juni 1814 in het Nederlandse leger (heropgericht op 9 januari 1814) opgenomen. Op 14 november van dat jaar werd hij luitenant-kolonel van het 15e Bataljon. Op 24 april 1815 werd hij commanderend officier van de 8e Nationale Militie. Bijna twintig jaar lang had De Jongh aan de zijde van de Franse troepen gestreden tegen Britse, Pruisische, Oostenrijkse of Russische troepen. Dit veranderde in 1815 toen het Nederlandse leger in coalitie met Britten en Pruisen de Franse troepen van Napoleon te lijf ging.

De Zevende anti-Franse Coalitie (1815) begon toen Napoleon Elba verliet. Hij trok naar Parijs en bond onderwerp troepen aan zich die oorspronkelijk waren gestuurd om hem tegen te houden. Toen Napoleon Parijs bereikte, zette hij Lodewijk XVIII af. De geallieerden mobiliseerden vervolgens hun legers om Napoleon tegen te houden. Napoleon rukte op zijn beurt met 130.000 man op naar het noorden en trok op 15 juni 1815 bij Charleroi de Samber over. Ten zuiden van Brussel werd hij opgewacht door een coalitie van Engelse (onder Wellington), Pruissische (onder Blücher) en Hollandse (onder de prins van Oranje) troepen.

De Jongh nam met zijn 566 manschappen deel aan de slag bij Quatre-Bras en de slag bij Waterloo (16 respectievelijk 18 juni 1815). Bij Quatre-Bras raakte hij gewond

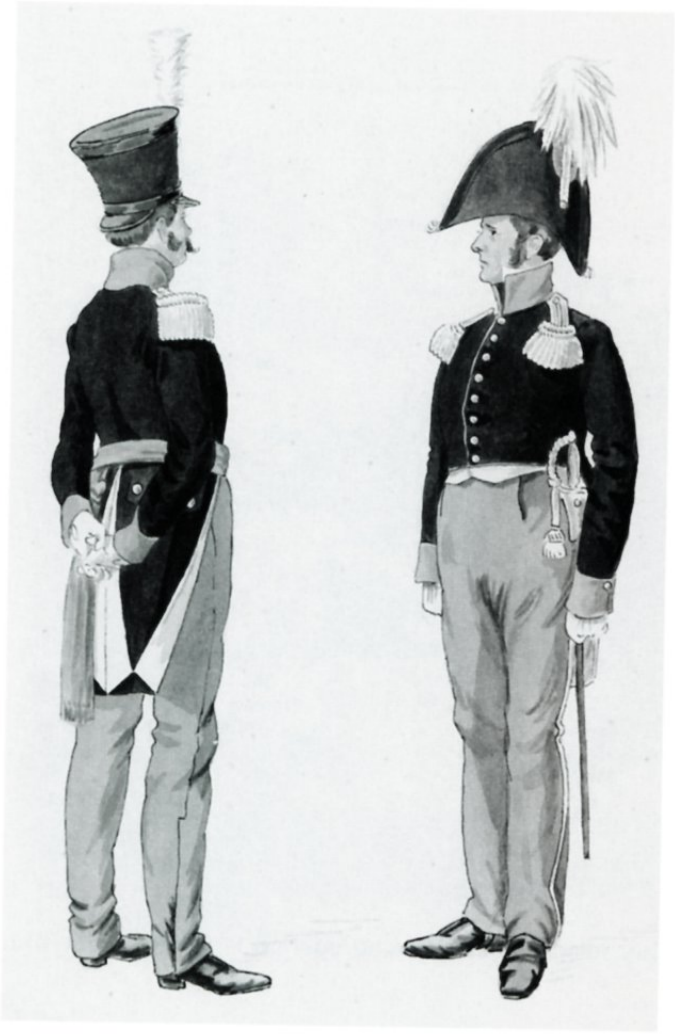


De slag bij Krasnoë tussen het (Hollandse) 3e regiment Garde Grenadiers en het Russische leger op 17 november in 1812. Doek J. Hoynck van Papendrecht, 1910-1912.
Legermuseum, Delft.

aan zijn linkerzijde als gevolg van een projectiel uit een houwitzer. Voor zijn verdiensten tijdens deze veldslag ontving hij de Militaire Willems-orde 3e klasse.

Over het verloop van de gevechten schreef De Jongh een verslag, getiteld 'Veldtocht van den jare 1815. 1e Brigade 2e divisie van de mobile koninklijke Nederlandsche armee. 8e Bataillon nationale militie', dat in 1866 werd gepubliceerd in de *Nieuwe Militaire Spectator*, nr. 1, jaargang 20. Met betrekking tot de veldslag bij Quatre-Bras op 16 juni schreef De Jongh in zijn verslag:

'In den ochtend van den 16den, circa twee uren, kreeg ik order … om met mijn bataillon, met de meeste stilte, door Nivelles te defileren en met hetzelve het bataillon jagers no. 27 te rejoigneren …. Des morgens ten vier ure kwam ik met beide bataillons in de positie van Quatre-Bras aan, en ontving den order … om het 27e bataillon jagers voorwaarts links van de chaussee [weg van Charleroi-Brussel] naar Frasnes positie te doen nemen, aldaar aflossende een bataillon Nassau, hetwelk gedurende den nacht aldaar gestaan had in het gezigt van den vijand. Na dit verrigt zijnde, gelastte mij de prins om mijn bataillon in reserve achter de huizen van Quatre-Bras te plaatsen, in welke positie hetzelve is gebleven tot circa twee uren des namiddags, als wanneer de majoor Amerongen … mijn bataillon voorwaarts riggte van de chaussee, voor het bosch van Bossu, en in eene soort van hollen weg geplaatst heeft, appuyerende [aanleunende] met mijn regter vleugel aan den linker vleugel van het bataillon Oranje-Nassau, hetwelk reeds in bataille gerangeerd stond. Een korte tijd mede alhier in bataille gestaan hebbende, onder het vuur van eene vijandelijke batterij van drie stukken, zag ik het bataillon Oranje-Nassau, waaronder een terreur panique kwam, achteruit loopen; ik was voor het centrum van mijn bataillon, en mijne regter-flank komapgnie werd door het bataillon Nassau geëntraineerd [meegesleurd]; ik gaf mijn paard de sporen, en geholpen door den braven [moedige] kapitein Sijbers ... bracht ik mijne kompagnie dadelijk weder in de linie van bataille. …. Een aide de camp … bragt mij de order om mij achterwaarts [noordelijker] tegen het bosch van Bossu te plaatsen; de kanonskogels der vijandelijke artillerie, waarvoor het bataillon den hollen weg gedekt was, begonnen thans in hetzelve te vallen …. Er onstond enige confusie [verwarring] in het bataillon; ik deed het met rotten ter regter zijde onder het vuur



Een kapitein en een luitenant-kolonel van de Nationale Militie, 1813-1815. Tekening van M.H. van Tilburg, 1920-1951. Legermuseum, Delft.

van drie vijandelijke stukken opmarscheren, deed de heeren officieren en manschappen eene korte en zakelijke aanspraak, schilderde hun de pligten aan koning en vaderland af, wekte hun eergevoel op, en er heerschte dadelijk de schoonste tranquilliteit [rust en orde] Ik bleef vervolgens met de vier kompagnieën in deze positie staan, geëxponeerd [blootgesteld] aan het vijandelijke kanonvuur .... Dit rapport ... overgebragt zijnde, kreeg ik nader order ... om onverwijld het bosch ... te traverseren [door het bos heen trekken] en mij aan de andere zijde aan de vijandelijke attaques te opponeren. Op dit moment waren de 5de en 6de kompagnie en tirailleurs met den vijand geëngageerd; ik deed den kompagnie's-kommandanten door eene dikke heg gaan in het bosch en vervolgens de manschappen in order volgen, en aan de andere zijde der heg de kompagnieën weder verzamelen; ... . Ik begon dadelijk met de vier kompagnieën onder mijne orders te ageren, en joeg de Franschen terug; daar zij renfort [versterkingen] bekwamen, attaqueerden zij mij op hunne beurt en drongen mij al vechtende in het bosch terug. Ik werd op dit moment door een stuk van een houwitzer-granaat in de linkerzijde geblesseerd, stortte ter aarde; men rigtte mij dadelijk weder op, ... Het was mij niet mogelijk de orde in het bosch onder mijne troepen naar behooren te kunnen onderhouden; de Franschen, geprotegeerd [beschermd] door een sterk artillerie-vuur van wederszijde van het bosch, drongen hetzelve [het bos] in; ik retireerde al vechtende door het bosch, tot op de chaussee tusschen Hautam-Leval en Quatre-Bras, digter bij Quatre-Bras, formeerde aldaar vier kompagnieën en liet mij verbinden; mijn adjudant-majoor nam een kavaleriepaard af; men hielp mij op hetzelve, en ik marscheerde naar Quatre-Bras, vond aldaar den divisie- en brigade-generaal, dewelke mij met pelotons in kolonne op den linkervleugel van het korps Brunschwijkse troepen plaatste. De generaal-majoor Van Marle, mij een zadel hebbende gegeven, en geholpen door den chirurgijn Wilson, wierd dezelve op mijn paard gelegd; toen wierd de chirurgijn Wilson op dit moment door een stuk houwitzer-granaat tegen het linkerbeen geblesseerd [zware contusie]; .... Deze brave [moedige] offcier moest den 15den het slagveld verlaten, toch kwam ZWE. [zijne weledele] den 18den, toen de eerste vijandelijke attaque begon, springende op twee stokken zich bij mij vervoegen, en heeft gedurende dien bloedigen en eervollen dag, met de schoonste zèle, zijnen pligten vervuld, door het verbinden der geblesseerden op het slagveld. Den 16den 's avonds ten tien uren hield het vuur aan wederzijden op. Dien nacht op het slagveld bij Quatre-Bras gebivacqueerd.

Staat der verliezen op den 16den

- W.A. De Jongh, luitenant-kolonel,		geblesseerd contusie
- Wilson, chirurgijn		geblesseerd contusie
- 3 onder-officiers		gesneuveld
- 24 manschappen		idem
- 9 onder-offic. en manschappen		zwaar geblesseerd
- 37 idem	idem	ligt geblesseerd
- 13 idem	idem	gevangen
- geweerschoten		9 650
- 28 geweren verloren		
- 16 patroontasschen idem		
- 7 sabels idem'		

Door de Pruisische nederlaag bij Ligny was Wellingtons positie bij Quatre-Bras onhoudbaar geworden. Op 17 juni, een dag waarop het vrijwel voortdurend regende, liet hij het geallieerde leger terugtrekken achter een natuurlijke glooiing, het plateau van Mont-Saint-Jean ten zuiden van Waterloo. Wellington had per brief vernomen dat Blücher parallel met hem terugviel richting Waver. Het was dus zaak om de Franse



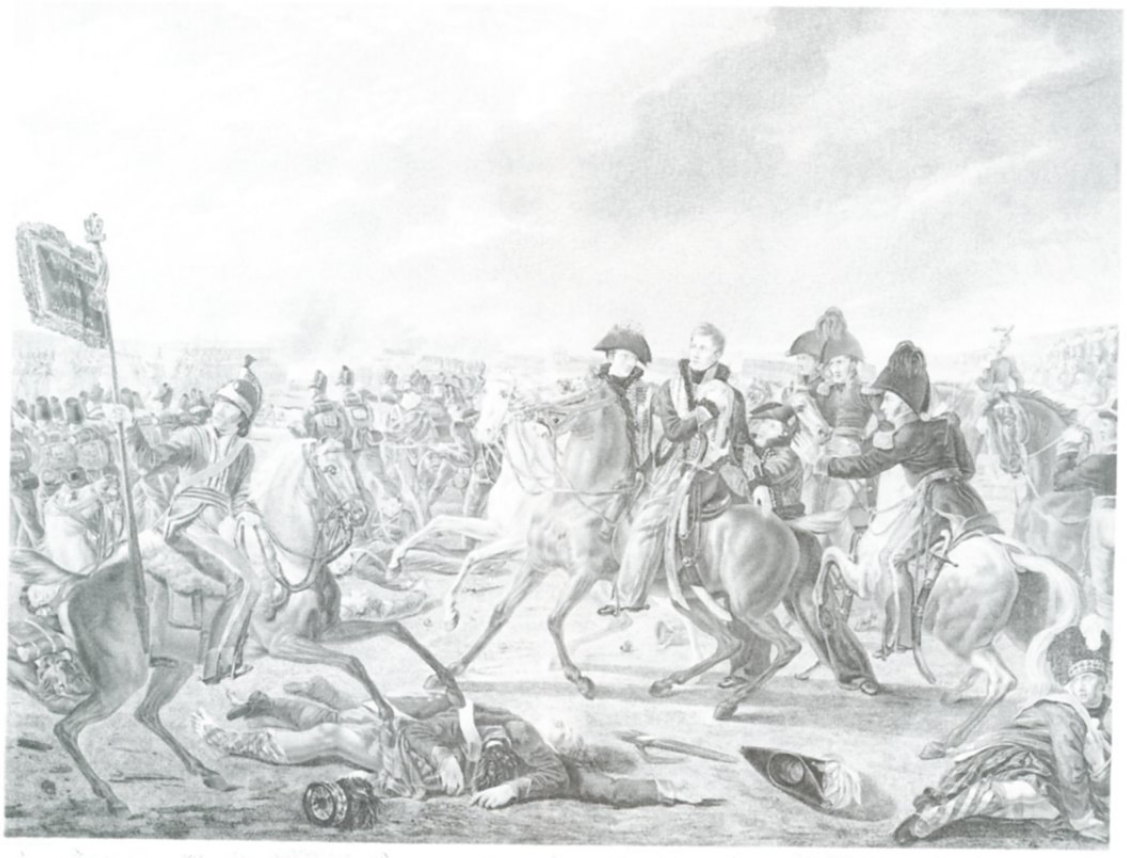
Een soldaat van de Nationale Militie, 1815.
Tekening W.C. Staring.
Legermuseum, Delft.

aanval zo lang mogelijk te weerstaan, totdat de Pruisen zouden arriveren. Hij stelde zijn legers op langs de weg van Eigenbrakel naar Genappe en wachtte daar de vijand op. De Jongh schrijft in zijn verslag:

'Den 17den,
's Ochtends ten vier uren, vervoegde zich de gedatcheerde 5de en 6de kompagnie weder bij het bataillon. Om tien uren retireerde [trok zich terug] de divisie door Genappe en nam aan de andere zijde positie. Om twee uren 's namiddags opgebroken en gemarscheerd voor het bos van Waterloo; positie genomen voor de Mont St. Jean, waar wij den nacht bivacqeerden. Gedurende de nacht eene kompagnie flankeurs op 300 passen in de linie der voorposten vóór de divisie. Van den 17den 's middags tot den 18den 's ochtends ten 10 uren, aanhoudenden zwaren stortregen; die dagen, zijnde de 17den en 18den geen vivres [levensmiddelen], stroo of brandstoffen ontvangen. 17den, geene verliezen.'

De nacht van 17 op 18 juni regende het nog altijd, zodat Napoleon de volgende dag pas om half twaalf 's ochtends het sein gaf tot de aanval die de slag van Waterloo inluidde. Aan de aanval ging een incident vooraf dat een belangrijke invloed had op het aanzien van het Nederlandse leger bij de Engelsen. De brigade van Bylandt, die bij Quatre-Bras reeds forse verliezen had geleden, was tot verbazing van velen vóór de geallieerde linies opgesteld. Ze stond open en bloot voor de Fransen, terwijl de rest van het geallieerde leger achter de heuvelkam stond. IJlings konden deze Nederlandse militairen alsnog worden teruggetrokken. Omstreeks 13 uur gaf Napoleon het bevel tot een aanval op de geallieerde linkervleugel. De brigade van Bylandt weerstond deze Franse aanval enige tijd, waarna ze zich terugtrok achter de eerste Britse linie. Daarna volgde een tegenaanval van de Britse cavalerie, maar toen de Franse cavalerie kwam aangesneld moesten Nederlandse ruiters hun Britse bondgenoten ontzetten. In de namiddag leken de Fransen aan de winnende hand te geraken, maar toen de Pruissische troepen naderden, smolt de mogelijke Franse zege als sneeuw voor de zon. De 'Oude Garde', de meest geharde soldaten van het Franse leger, dekten de aftocht van hun keizer. De Nederlandse 3e Divisie en enkele Nederlandse cavalerie-onderdelen, die de Fransen tot ver achter hun linies hadden achtervolgd, ontmoetten achter de Franse beginposities de Pruisen en hielden halt. De Pruisen namen de achtervolging van hun uitgeputte Nederlandse collega's over. Het Franse leger verliet het slagveld in volledige chaos en trok zich via Charleroi terug over de Franse grenzen. Over die slag bij Waterloo schreef De Jongh in zijn verslag:

'Den 18den,
Des morgens ten negen uren, bekwam ik order om positie te nemen achter den hollen weg, in de eerste linie van bataille .... Circa twaalf uren vielen de eerste vijandelijke kanonschoten. Tegen half een naderde de eerste linie van bataille van den vijand, en dreef de tirailleurs ... terug ... en smeet de zwakke bataillons overhoop; de Engelsche kavalerie hieuw op dit moment in .... Ik herzamelde dadelijk het grootste gedeelte van mijn bataillon, marscheerde vooruit en ondersteunde de attaques der Engelsche kavalerie, en wij namen vele Franschen, officieren en soldaten, gevangen. Nadat die vijandelijke attaque geheel gerepousseerd [teruggeslagen] was, gaf de chef van de generale staf van de divisie mij order om mij achter den hollen weg voor La Haye Sainte in mijne vorige positie te plaatsen .... Daar de brigade-generaal ... en de luitenant-kolonel ... geblesseerd zijnde geworden, nam ik als oudste hoofd-officier van de brigade het kommando op mij en verzamelde de drie bataillons .... Ik heb ... gedurende den ganschen dag ... de positie behouden ... en de Franschen onderscheidene



De prins van Oranje op het moment van zijn verwonding tijdens de slag bij Waterloo, 18 juni 1815. Gravure W. van Senus, E. Maaskamp, 1817.
Legermuseum, Delft.

malen terug helpen werpen in de laagte voor de positie, altoos ver[ge]zeld van een ijsselijk massacre onder den vijand makende. Ik had hierbij zware verliezen aan dooden en geblesseerden bekomen .... Ten negen uren des avonds begon het gevecht een einde te nemen, en het volk afgemat en vermoeid viel op den grond neder; wij bivacqueerden dien nacht op het slagveld.

Staat der verliezen op den 18den geleden

- De kapitein Sijbers, ligt geblesseerd, contusie;
- " " Tompson, Idem;
- " 1ste-luitenant Werner, zwaar geblesseerd, aan de gevolgen hiervan overleden;
- " 2de-luitnant Kanselaar, zwaar geblesseerd;
- " 2de-luitnant La Ros, ligt geblesseerd;
- 37 onder-officieren en manschappen, gesneuveld;
- 17 " " , zwaar geblesseerd;
- 46 " " , ligt Id. ;
- 26 onder-officieren en manschappen, geëgareerd [vermist] of gevangen.
- 66 geweren verloren
- 82 bajonetten id.
- 52 patroontasschen id.
- 13 sabels id.
- 7800 geweerschoten

Den 18den positie hebbende in den hollen weg achter La Haye Sainte, gedekt door een walletje met enig kreupelhout, halve borstwering, heb ik het hout hiervan doen afhakken, en mijn bataillon, daar achter in

twee gelederen geplaatst altoos doen nederliggen om de soldaten voor het vijandelijke kanonvuur te dekken, en bij het aannaderen van de vijandelijke kolonne hen weer doen opstaan, als zij met effect den vijand met hunne geweren konden bereiken. Ik bleef voor mij zelven, ver[ge]zeld van den braven kapitein-adjudant Sijbers, op mijn paard achter het bataillon staan, en heb al de attaques die door den vijand op het centrum en den linkervleugel werden gedaan gereflecteerd .... In den eerste attaque van den vijand deed ik een korporaal van de garde-dragonders van Napoléon afzitten, die mij wilde chargeren, en ik pareerde hem zijne slagen, drukte hem de sabel in zijne zijde; de kapitein Sijbers beklom dadelijk dit paard .... Bij het repousseren van de derde vijandelijke attaque...stortte ik met mijn paard ter neder, en daar mijn linkerbeen op de holsterkap van het zadel vastgebonden was, konde ik mij niet helpen; de twee brave sappeurs, Van Korvel en Sondervang ... reddeden mij als het ware het leven; Van Corvel, mij op het paard ligtende, geholpen door Sondervang, wierd den eersten zijn kop door een kartetskogel verbrijzeld, zoodat de hersens mij in mijn aangezigt en over mijne kleederen spatteden.'

Toen Napoleon drie dagen na de slag bij Waterloo in Parijs arriveerde, hoopte hij alsnog een nationaal verzet te kunnen organiseren. Het publiek was echter oorlogsmoe en de staatskas was leeg. Hij werd dan ook gedwongen om af te treden, hetgeen geschiedde op 22 juni 1815, en werd verbannen naar het Zuid-Atlantische eiland Sint-Helena, waar hij uiteindelijk overleed in 1821.
Na de slag bij Waterloo trokken de geallieerden naar Parijs. Tijdens die tocht bezette De Jongh met zijn 8e Nationale Militie op 27 juni 1815 de middelgrote noord-Franse stad Péronne en werd er commandant van het aldaar gevestigde garnizoen. De Jongh schreef in zijn verslag:

'Den 19den, marscheerden dien dag naar Nivelles, den 20sten opgebroken, marscherende dien dag naar de environs [omgeving] van Seneff, bivacquerende; den 21sten naar Trivierres .... Dienzelfden dag de divisie opgebroken, en met geforceerde marschen voor Péronne gemarscheerd; den 26sten 's avonds in de environs van die vesting aangekomen, bivacquerende; den 27sten in Péronne binnengerukt.'

Vanuit Péronne schreef De Jongh op 27 juni 1815 een brief naar de Engelse opperbevelhebber Wellington, waarin hij de situatie in deze bezette stad beschreef (later gepubliceerd in: A.W. Wellington, *Supplementary Despatches and Memoranda of Field Marshal, Duke of Wellington, K.G.* (Londen 1863) 608). En nog had De Jongh er niet genoeg van. Het liefst was hij nu verder mee naar Parijs opgetrokken, maar zijn oversten verzochten hem in Peronne te blijven. Hij schreef in zijn verslag:

'Ik maakte den luitenant-generaal met gepasten eerbied aanmerking, en verzocht mij niet achter het front van de armee te willen laten, maar mij mede voorwaarts te laten rukken om den heiligen oorlog mede te helpen eindigen, daar ik veronderstelde dat de Franschen nog eene bataille voor de hoofdstad zouden wagen, en ik meende dat wij dit geluk door ons getoonden gedrag in de bataille van den 16^{den} en de 18^{den} verdiend hadden .... Ik heb naderhand mij herhalende reizen aan zijnde excellentie den divisiegeneraal per missive [brief] geadresseerd, om mij met de twee bataillons de armee voor Parijs te rejoigneren [vervoegen].'

Op 15 juli was De Jongh nog steeds in Péronne want toen schreef hij aldaar zijn verslag over de veldslagen bij Quatre-Bras en Waterloo neer, en ondertekende:

'Péronne den 15den julij 1815, het eerste en ware jaar der vrijheid
De luit. Kolonel, kommanderende ad interim
de 1ste brigade van de 2e divisie
W.A. de Jongh.'

Op 8 oktober 1815 werd De Jongh bevorderd tot 2e Kolonel en commandant van de 16e Afdeeling (vergelijkbaar met een regiment).

In rustiger vaarwater: garnizoencommandant te Ieper (1816-1821)

Nu Napoleon definitief uitgeschakeld was, brak na meer dan twintig jaar oorlog eindelijk een periode van rust en vrede aan in Europa. Samen met het Nederlandse leger keerde De Jongh in januari 1816 terug naar de Nederlanden. Zijn 16^{e} Afdeeling werd in Ieper (destijds geschreven als Yperen) gekazerneerd. Vanaf 27 juli 1820 werd de graad van 2^{e} kolonel afgeschaft en werd de Jongh kolonel. In Ieper, waar hij woonde aan de Sint-Jacobstraat 45, werd hij een bekend figuur. In 1880 werd over hem en zijn 16e Afdeeling het volgende geschreven:

'De Kolonel de Jongh - militair op-end-op - had voor Waterloo de 3de klasse van de Militaire Willemsorde ontvangen; ... Vooral bij deze Afdeeling heerschte in hooge mate de militaire 'chic' van dien tijd, en hoe dikwerf mijn vader later het uitrukken van de Afdeeling beschreef .... Voorop de reusachtige tamboer-majoor met zijn traditioneelen stok en de 'Bijlenmannen' met hunne, echte of valsche, lange baarden; vervolgens een uitgelezen korps muziekanten, waarvan de dra-

gers der met afhangende paardenstaarten versierde halve manen en bellen, alsmede de bekkenslagers Mooren waren, die in hun fantastisch costuum van witte met rood afgezette wollen stof, waarop hunne zwarte tronies sterk afstaken, door voortdurende grillige bewegingen met hunne glinsterende koperen instrumenten, elken zonnestraal schenen te willen opvangen en weerkaatsen. Dan kwam de Kolonel op zijn prachtigen Andalusiër uitmuntend bereden, een Chef, die met zijn Ridderkruis op de borst, dat ieder wist hoe welverdiend het was, achting en vertrouwen afdwong, voorts het Jagerbataljon, omstreeks 800 man sterk, allen vrijwilligers, waarvan verscheidene evenals met een deel van 't Kader het geval was, onder den grooten Keizer op verschillende slagvelden van Europa hadden gestreden ...; eindelijk de bataljons der militie en achteraan de marketentsters, waarvan één, door een ieder 'la mère' genoemd, bekend was voor hare bijzondere zorgen voor 'ses enfants' tijdens den Russischen veldtocht, dien ze op haar Kozakkenpaardje mede had bijgewoond. ... Omgang en gesprekken konden niet nalaten hun invloed te doen gelden, te meer daar het de begeerte van den Kolonel de Jongh was, dat de Kadets niet de kazerne, maar kamers in de stad bewoonden, dat zij buiten dienst officiers-uniform - natuurlijk zonder het distinctief - droegen, aan de officierstafel dineerden, lid van de Societeit waren en de bals, assemblées en recepties bijwoonden. De 'tenue' voor die partijen was steeds in rok, korte wit cachemieren pantalon met gouden gespen, zijden kousen en fantaisiedegen.'[2]

Luitenant-kolonel De Jongh hield in Ieper niet alleen mooie parades, maar zorgde ook voor een degelijk onderkomen voor zijn troepen. In 1817-1818 werd onder zijn leiding een nieuw kruitmagazijn gebouwd en in de jaren 1820-1822 een zogeheten bomvrije infanteriekazerne. Het grote gebouw, berekend op 2.000 manschappen, telde 82 kamers en acht keukens. Thans is er de Federale politie gehuisvest.
De Jongh zou helaas niet lang van zijn status van garnizoenscommandant kunnen genieten. Amper 44 jaar oud, stierf hij te Ieper op 18 mei 1821, in hetzelfde jaar waarin niet alleen de uit Brussel afkomstige generaal Dumonceau (waaronder De Jongh diende) zou overlijden, maar ook Napoleon.[3]
De officieren van zijn afdeling plaatsten op zijn graf een herdenkingssteen met de volgende tekst:

'**D**evant ce Mausolée, arrête-toi, lecteur!
En ces lieux git De Jongh, le modèle des braves.
Jeune encor, sous Nassau, sur le champ de l'honneur.
On le vit s'illuster dans les rangs des Bataves.
Non, jamais ne mourra sa gloire, sa valeur.
Généreux citoyen, tendre époux et bon pére.
Héla! La mort eût dû respecter sa carriére!.
Helaas is het graf niet bewaard gebleven. De Ieperse stadsdiensten ruimden het op in 1976. Sic transit.'

[2] 'Levensbericht van Diederic Jacob Den Beer Poortugael', in: *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde* (1880) Levensberichten der Afgestorvene medeleden van de Maatschappij der Nederlandsche Letterkunde. Bijlage tot de Handelingen van 1880 (Leiden 1880) 10.

[3] Anna Geertruida Noot (1783-1844) was nog maar pas bevallen van haar zesde kind, toen haar echtgenoot W.A. De Jongh in 1821 overleed. Twee jaar later hertrouwde ze te Utrecht met de Groningse arts dr. Jacobus Munniks (1782-1840), een weduwenaar die uit zijn eerste huwelijk een dochter had genaamd Geertruida Aletta Munniks (1809-1864). De enige zoon van W.A. De Jongh was Jan Jacobus de Jongh (1808-1890), geboren te Doesburg. Hij moet te Groningen opgegroeid zijn in de woning waar ook Geertruida Munniks verbleef; ze huwden uiteindelijk met elkaar en om te vermijden dat haar familienaam zou uitsterven, verkreeg Jan bij koninklijk besluit van 21 februari 1870 dat haar familienaam aan de zijne werd toegevoegd, waardoor zijn nageslacht de naam Munniks de Jongh droeg. Jan was geen militair maar belastingscontroleur te Leeuwarden. Niettemin zou hij de militaire microbe doorgeven aan zijn zonen Bernardus (1839-1868), Jean Jacques (1843-1920) en Henri (1846-1918), alledrie officier bij het Nederlands leger in Indië. Nog een andere zoon, Jacobus (1837- 1901), was legerarts in Nederlands-Indië, en vader van Jacobus (1837- 1901), zelf ook legerarts aldaar. De zoon van deze laatste, Jan Jacobus (1871-1958), legerofficier in Nederlands-Indië, huwde in 1906 te Bergen-Op-Zoom met H.V.L Baronesse van Heerdt (1877-1928) en nogmaals in 1924 met M.H.J Stolte, maar beide huwelijken bleven kinderloos.

De betekenis van generaal C.J. Snijders voor de Nederlandse luchtvaart

Luitenant-generaal b.d. D. Starink*



Generaal C.J. Snijders, opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, 1914-1918.
NIMH.

Cornelis Jacobus Snijders (1852-1939) werd na een glanzende carrière als genieofficier in augustus 1914 benoemd tot Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht. Deze hoogste militaire functie in Nederland bestond alleen ten tijde van mobilisatie en oorlog. Gedurende de lange periode waarin de Nederlandse krijgsmacht tussen augustus 1914 en november 1918 was gemobiliseerd, ontstonden verschillende spanningen tussen generaal Snijders en de regering over de inzet van de krijgsmacht bij de handhaving van de neutraliteit. In de nadagen van de mobilisatie werd Snijders op weinig elegante wijze op 6 november 1918 tot ontslag gedwongen in een poging mogelijke revolutionaire geesten in de Tweede Kamer in de fles te houden.

Na zijn ontslag uit de militaire dienst was Snijders in woord en geschrift zeer actief en trad hij vaak op de voorgrond. Zo roerde hij zich tegen de bezuinigingen op de defensie en vooral tegen het streven naar eenzijdige ontwapening. Afkerig als hij van het politieke bedrijf was, liet hij zich in 1933 toch verleiden om bij de Tweede Kamerverkiezingen als lijstaanvoerder op te treden voor het conservatieve rechtse Verbond voor Nationaal Herstel. Vanwege zijn conflict met de regering en zijn rol in dat Verbond heeft hij van historici het stempel van een conservatief militair en reactionair politicus meegekregen.[1] Daartegenover staan Snijders' grote verdiensten voor de modernisering van het leger aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog, zijn opperbevelhebberschap en zijn prominente rol in de ontwikkeling van de militaire en burgerluchtvaart in Nederland. Zijn betekenis voor het gemobiliseerde leger is uitvoerig belicht in tal van publicaties.[2] Minder aandacht is er voor de betekenis van Snijders als groot voorvechter voor de Nederlandse luchtvaart in de volle breedte, die hem een plaats in de geschiedenis heeft gegeven, nog vóór de alom

[1] P. Onderwater, "Vaderland, Vorstenhuis en Weerbaarheid'. Generaal C.J. Snijders en debatten over de Nederlandse defensie en samenleving, 1914-1939', in: H. Andriessen, L. Dorrestein en P. Pierik (red.), *De grote oorlog: Kroniek 1914-1918*, deel 16 (Soesterberg 2008) 212.

[2] Zie onder andere: D. van den Berg, *Cornelis Jacobus Snijders (1852-1939). Een leven in dienst van zijn Land en zijn Volk. Eene levensbeschrijving mede steunende op zijn eigen "Herinneringen"* (Den Haag 1949); J.A.M.M. Janssen, 'Snijders, Cornelis Jacobus (1852-1939)' in: *Biografisch Woordenboek van Nederland* III (Den Haag 2003); P. Moeyes, *Buiten schot: Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2001); P. Moeyes, *De sterke arm, de zachte hand: Het Nederlandse leger & de neutraliteitspolitiek 1839-1939* (Amsterdam 2006); M.M. Abbenhuis, *The Art of Staying Neutral: The Netherlands in the First World War, 1914-1918* (Amsterdam 2006); T. van Gent, *Het falen van de gewapende Nederlandse neutraliteit, september 1939-mei 1940* (Amsterdam 2009).



Het uniform van generaal Snijders.
Legermuseum, Delft.

bekende luchtvaartpioniers als Anthony Fokker, Albert Plesman en Frits Koolhoven. In dit artikel wordt daarom Snijders' vooruitziende rol als bouwer van de luchtvaart in Nederland, van ballonsport tot militaire luchtvaart en burgerluchtverkeer, voor het voetlicht geplaatst.

Snijders bij de Genie

Dat Cornelis Snijders gevoel voor de techniek bezat, bleek al toen hij zich in 1869 op zestienjarige leeftijd voor de opleiding tot officier bij de Infanterie aan de Koninklijke Militaire Academie (KMA) aanmeldde. De uitstekende resultaten van het toelatingsexamen voor de KMA waren van dien aard, dat hem werd aangeraden de driejarige opleiding tot genieofficier te volgen. Na zijn benoeming tot tweede luitenant bij het Korps Ingenieurs, Mineurs en Sappeurs (zoals de Genie toen nog werd aangeduid) kwam hij terecht in de Eerste Stelling der Genie te Utrecht. Daar was hij werkzaam bij de verbetering van het Fort Honswijk bij Schalwijk, toen een onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en na de Tweede Wereldoorlog nog enige tijd de hoofdvestiging van het Depot Bewapeningsmaterieel van de Koninklijke Luchtmacht.[3]

In 1873 meldde de jonge luitenant Snijders zich aan voor een detachering bij het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL), dat in verband met de Atjeh-expedities behoefte had aan extra personeel. Voor zijn heldhaftig aandeel in de krijgverrichtingen aldaar werd hij op 12 november 1875 benoemd tot Ridder 4e klasse der Militaire Willemsorde (RMWO 4). Na een korte terugkeer in Utrecht, was hij tussen 1876 en 1880 aan de KMA verbonden als leraar in de versterkings- en pionierkunst voor de cadetten van de Genie. Daarna deed Snijders dienst bij de fortenbouw aan het Hollands Diep en te Hoek van Holland en werd hij in 1882 in het Duitse Maagdenburg belast met het toezicht op de aanmaak van pantserkoepels bij de firma Gruson voor het in aanbouw zijnde kustfort bij Den Helder en voor de forten bij IJmuiden en aan de Nieuwe Maasmond. Hier maakte hij ook kennis met nieuwe types geschut en brisantgranaten.[4]

Inmiddels kapitein geworden, keerde hij in juli 1886 terug bij het Korps Genietroepen, waar hij commandant van de 4e vestingcompagnie werd. Een maand later werd daar bij de buren van de 6e vestingcompagnie de eerste luchtballon voor het Nederlandse leger, de 'Kijkuit', in gebruik genomen. In april 1887 werd door de Genie een tweede ballon in eigen beheer aangemaakt. Door gebrek aan kennis van zaken bij de officieren werden deze beide luchtvaartuigen van het 'Ballonpark Lachambre' echter buiten enkele opstijgingen in het voorjaar van 1887 nauwelijks ingezet voor legeroefeningen. Echte pioniers die met dit materieel wilden experimenteren waren er niet en de legerleiding vond dat de kosten niet opwogen tegen het nut.[5] Het kan niet anders of Snijders moet hier in Utrecht zijn eerste kennismaking met de mogelijkheden van de luchtvaart hebben opgedaan en deze ervaring hebben meegenomen naar Breda, waar hij in september 1887 werd aangesteld als Hoofd Onderwijs aan de KMA.

[3] D. Starink, *Logistiek Centrum Woensdrecht: De wordingsgeschiedenis van het instandhoudingsbedrijf voor luchtgebonden wapensystemen en grondgebonden communicatiesystemen van de krijgsmacht* (Woensdrecht 2009) 57 en 104-105.

[4] D. van den Berg, *Cornelis Jacobus Snijders*, 14-49.

[5] H. Walaardt Sacré, 'Grondleggers onzer luchtvaart' in: H. Walaardt Sacré, W.P. van den Abeelen en F. Spittel (red.), *Vijf-en-twintig jaar Luchtvaart in Nederland* (Amsterdam 1932) 11; W. Klinkert, 'Oorlog in de Betuwe. De grote manoeuvres van september 1911', in: *Mededelingen van de Sectie Militaire Geschiedenis Landmachtstaf* 13 (Den Haag 1990) 54.



Commandant van de Luchtvaart Afdeeling, kapitein der Genie H. Walaardt Sacré, circa 1916.
NIMH.

Snijders en Walaardt Sacré

In de zeven jaren die volgden, was Snijders niet alleen verantwoordelijk voor het opleiden van officieren voor alle wapens en dienstvakken, maar zorgde hij voor de totstandkoming van een serie nieuwe leerboeken. In deze jaren, waarin de militaire technologie een grote ontwikkeling doormaakte, was hij ook zes jaar lang hoofdredacteur van het aloude militaire tijdschrift, de *Militaire Spectator*. Zijn geniekennis droeg hij uit in lezingen voor de *Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap* en hij trachtte ook - tevergeefs - zijn invloed aan te wenden om de militaire toepassing van de luchtvaart nieuw leven in te blazen, door te pleiten voor uitbreiding van het in 1886 aangeschafte ballonmaterieel met één of meer kabelballons voor waarnemingsdoeleinden.[6]

Vanaf 1889 kreeg de cadet Hendrik Walaardt Sacré die op de KMA werd opgeleid tot officier bij de Genie, te maken met zijn oudere collega en leermeester Snijders. Zij zouden in de daarop volgende vijftig jaar samen in verschillende hoedanigheden ten nauwste betrokken blijven bij de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart.[7] Nadat beiden in 1894 van de KMA waren vertrokken, ontmoetten zij elkaar enkele jaren later weer in Utrecht. Snijders was in 1904 als kolonel benoemd tot commandant van het 1e Geniecommandement te Utrecht en in maart 1907 werd kapitein Walaardt Sacré daar compagniescommandant bij het Regiment Genietroepen.

In datzelfde jaar beleefde Nederland een initiatief, dat - achteraf bezien - als het begin van de luchtvaart hier te lande mag worden beschouwd. Luitenant-terzee A.E. Rambaldo, die van de nog hoofdzakelijk met ballons uitgeoefende luchtvaart studie had gemaakt, wist in de zomer van 1907 enkele medestanders ervan te overtuigen dat ons land op dit gebied niet langer afzijdig kon blijven. Zij besloten op 19 oktober van dat jaar in het Zuid-Hollandsch Koffiehuis een bijeenkomst te beleggen, waarvoor talrijke hooggeplaatste personen uit de wetenschap, handel en industrie, oud-ministers, Kamerleden en militairen werden uitgenodigd. Na een uiteenzetting van Rambaldo over luchtvaartontwikkelingen in de landen om ons heen, besloot de vergadering tot oprichting van de *Vereeniging ter bevordering van de luchtscheepvaart* en werd de ook aanwezige kolonel Snijders verzocht het voorzitterschap op zich te nemen.[8]

Op 4 april 1908 steeg Snijders in Den Haag op als passagier van de Duitse ballonvaarder Dr. Kurt Wegener. Deze geslaagde tocht was voor de vereniging aanleiding om twee ballons aan te schaffen, waarmee burgers en militairen tot ballonvaarder konden worden opgeleid. Eén van de doelstellingen van de vereniging was namelijk de vorming van ervaren luchtschippers (ballonvaarders) en men was ook bereid het materieel van de vereniging in tijden van oorlog of oorlogsgevaar voorwaardelijk ter beschikking van de landsverdediging te stellen.[9] Dat was voor minister van Oorlog F.H.A. Sabron aanleiding de vereniging een subsidie toe te kennen en ook te bepalen dat vrijwillige oefening in de luchtscheepvaart en het deelnemen aan door het legerbestuur goedgekeurde wedstrijden in de luchtscheepvaart door officieren onder bepaalde voorwaarden als dienst zouden worden beschouwd.[10]

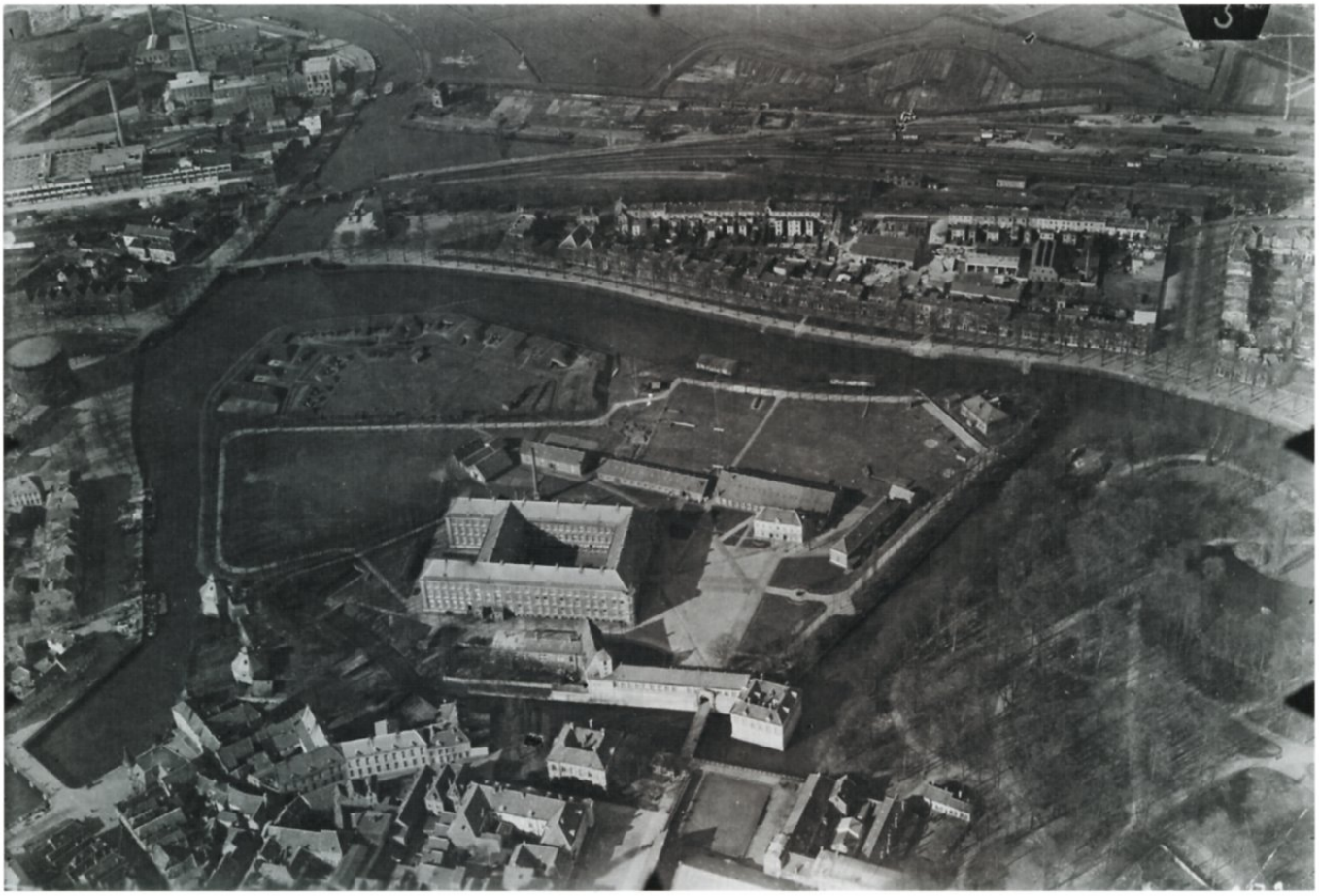
6 D. van den Berg, *Cornelis Jacobus Snijders*, 127.

7 R. de Winter, *Leven voor de luchtvaart: Hendrik Walaardt Sacré, 1873-1949* (Den Haag 1992) 21-22.

8 H. Walaardt Sacré, 'Grondleggers onzer luchtvaart', 14-16. Rambaldo werd overgeplaatst naar Indië, waar hij kort daarna om het leven kwam. Bovendien was Snijders' ster al rijzende.

9 C.J. Snijders, 'Eene Nederlandsche Vereeniging voor Luchtscheepvaart', in: *Militaire Spectator* 76 (1907) 875.

10 H. Walaardt Sacré, 'Grondleggers onzer Luchtvaart', 21.



Luchtfoto van de Koninklijke Militaire Academie/het Kasteel van Breda, circa 1930 tot circa 1940. Foto Technische Dienst Luchtvaartafdeeling.
NIMH.

In hoeverre dit de verdienste was van Snijders als voorzitter van de vereniging, is niet precies na te gaan, maar zijn rol lijkt gezien diens hoge rang evident.
Ondertussen had het leger ook niet stilgezeten met de aanschaf van ballonmaterieel. Kapitein der Genie P.J. Post van der Steur was in 1902 voor studie uitgezonden geweest naar de *Militär Aeronautische Anstalt* te Wenen en behaalde daar als eerste Nederlander zijn brevet als balloncommandant. Op zijn advies schafte het ministerie van Oorlog twee doelballons aan, waarop de artillerie kon oefenen in het neerhalen van vijandelijke waarnemingsballons. Inderdaad werden deze kabelballons vanaf oktober 1904 tot aan de Eerste Wereldoorlog jaarlijks gebruikt voor schietoefeningen te Oldebroek. Dit ballonmaterieel werd beheerd en gerepareerd door de 3e Compagnie Pioniers van het Regiment Genietroepen in de Damlustkazerne te Utrecht. Op 29 februari 1908 werd Walaardt Sacré commandant van deze eenheid en ingevolge regimentsorder nr. 17 met ingang van 1 maart tevens 'belast met de luchtscheepvaart bij het Regiment.' In die hoedanigheid werd hij door voorzitter Snijders ook bij de vereniging aangesteld als Chef Materieel en secretaris van de Commissie voor Opstijgingen.[11]
Hoewel hij geen opleiding aan de Hogere Krijgsschool had genoten en dus niet behoorde tot het korps officieren van de Generale Staf,[12] werd Snijders in april 1908 naar Den Haag geroepen om daar als generaalmajoor de functie van souschef van de Generale Staf te gaan vervullen. Hij bleef echter als voorzitter verbonden aan de vereniging (die later als KNVvL werd aangeduid) tot aan zijn benoeming tot Chef van de Generale Staf in 1910. Als souschef zag hij erop toe dat Walaardt Sacré zich in het buitenland kon bekwa-

[11] J. van den Berg, 'De voorbereidingen tot oprichting van de Luchtvaartafdeling (II)', in: *Mars et Historia*, (10)(5) 16-17; R. de Winter, *Leven voor de luchtvaart*, 33-34.

[12] Er is wel gesuggereerd dat het niet gevolgd hebben van de Hogere Krijgsschool Snijders juist deed openstaan voor nieuwe technologische vindingen als de luchtvaart. Zie: H.P. van Tuyll van Serooskerken, *The Netherlands and World War I. Espionage, Diplomacy and Survival* (Leiden 2001) 118.



Koningin Wilhelmina bekijkt Farmans van de Luchtvaart Afdeeling die staan opgesteld op het strand van Scheveningen. Zij wordt hierbij vergezeld door onder anderen generaal C.J. Snijders en commandant LVA H. Walaardt Sacré. De toestellen, M-1 en M-2, namen deel aan de Militaire Rondvlucht op 6 maart 1916.
NIMH.

men in de militaire luchtvaart. Daartoe werd deze tot tweemaal toe, in 1909 en 1910, gedetacheerd bij het *Lufschifferbataillon Berlin* en in de *Truppenübungsplatz Posen* om het gebruik van motorluchtschepen, kabel- en vrije ballons te bestuderen en om tot balloncommandant te worden opgeleid. Bij die gelegenheid maakte Sacré ook kennis met de vliegmachine, waarvoor hij overigens nog geen duidelijke militaire taak zag weggelegd, maar hij gaf wel in overweging om officieren in staat te stellen zich in de vliegkunst te bekwamen.[13]

Snijders en de Militaire Luchtvaartcommissie

Domineerde tot 1910 de ballon het Nederlandse militaire denken over luchtvaart, de snelle ontwikkeling van het vliegtuig (zoals de vliegmachine in het vervolg werd aangeduid) in het buitenland had ook in ons land een - zij het langzamere - kentering tot gevolg. In 1909 werden de Franse manoeuvres met inzet van luchtballons bijgewoond door majoor J. Burger en het jaar erop maakte luitenant-kolonel P.W. Weber voor Snijders een uitvoerig verslag van het gebruik van vliegtuigen bij de Franse legermanoeuvres in Picardië. Snijders was er inmiddels van overtuigd dat de luchtvaart voor het leger niet langer afhankelijk moest zijn van de KNVvL. Ook vond hij dat de luchtvaart bij het leger niet alleen in handen van de Genie moest blijven, maar dat vooral officieren van de gevechtswapens, de artillerie, de infanterie en de cavalerie moesten oordelen over de bruikbaarheid van militaire luchtvaart.[14]
In overleg met minister W. Cool stelde Snijders onder zijn voorzitterschap een brede commissie samen uit tien officieren van de Generale Staf en afkomstig uit verschillende wapens. Deze zogenoemde Militaire Luchtvaart Commissie werd op 26 maart 1910 officieel ingesteld om 'het vraagstuk der luchtscheepvaart

[13] R. de Winter, *Leven voor de luchtvaart*, 34-38.

[14] J. van den Berg, 'De voorbereidingen tot oprichting van de Luchtvaartafdeling (III)', in: *Mars et Historia* (10)(6) 12-13.



Groepsfoto van het Bureau Generale Staf met als derde van rechts generaal C.J. Snijders.
NIMH.

in zijn geheelen omvang, voor zooveel betreft de toepassing daarvan bij onze landsverdediging' te bestuderen de regering daarover te adviseren. Het wekte geen verbazing dat kapitein Walaardt Sacré tot secretaris van de commissie werd benoemd. Toen Snijders op 1 juli 1910 tot chef van de Generale Staf werd benoemd, nam de nieuwe sous-chef van de Generale Staf, kolonel W.H. van Terwisga, in zijn plaats het voorzitterschap van de commissie op zich.
In september 1911 organiseerde Snijders de grootste legeroefening tot dan toe op Nederlands grondgebied, waarbij hij ook een aantal militair-technische vernieuwingen, waaronder de luchtvaart, in de praktijk wilde uitproberen. Voor dat doel werd bij 's-Hertogenbosch een vliegterrein ingericht en voor het doen van luchtverkenningen werd een 'vliegdienst' samengesteld met particuliere vliegers met hun eigen vliegtuigen. Als waarnemers fungeerden enkele officieren die in het buitenland de opleiding tot vlieger volgden. Op 25 september bezocht Snijders samen met de minister het vliegterrein en maakte als waarnemer van reserveluitenant J. Labouchère een verkenningsvlucht over Empel-Tiel-Rhenen-Amerongen-Zoelen-Wadenoyen. Na afloop maakte hij zelf een waarnemingsrapport op en vatte zijn oordeel over het nieuwe waarnemingsmiddel kernachtig samen: 'Er zit wel wat in!'[15]
In het verslag dat Walaardt Sacré over deze oefeningen voor de Militaire Luchtvaartcommissie maakte, concludeerde hij dat het nut van vliegtuigen duidelijk was aangetoond. Om voortdurende oefening van de officieren mogelijk te maken, moest het Rijk echter zelf over de benodigde vliegtuigen en een vliegterrein beschikken. Deze conclusie werd ook overgenomen in het eindrapport dat de commissie op 9 april 1912 via Snijders aan minister H. Colijn aanbood.[16] De als onderdeel van de Oorlogsbegroting 1913 aan de Tweede Kamer voorgelegde voorstellen van de commissie kregen op 15 januari 1913 in enigszins gewijzigde vorm parlementaire goedkeuring. Zo kon met Koninklijk Besluit van 16 april 1913 met ingang van 1 juli van dat jaar te Soesterberg de *Luchtvaartafdeling* (LVA) van het Nederlandse leger worden opgericht, met Walaardt Sacré als commandant die onder rechtstreeks bevel van Snijders stond.[17]

De opperbevelhebber en zijn luchtwapen

In het eerste levensjaar groeide de LVA uit tot een zeer bescheiden hulpwapen met in totaal 42 man, waarvan vijf vliegers en evenzoveel vliegtuigen. Het tekent generaal Snijders dat hij onmiddellijk na het intreden van de mobilisatietoestand op 1 augustus 1914 de LVA wenste in te zetten voor neutraliteitspatrouilles langs de oost- en zuidgrens. Met de bescheiden middelen werden daarvoor vooruitgeschoven vliegtuigdetachementen ingericht op de Kemperheide bij Arnhem, op de Molenheide te Gilze-Rijen en op het Middenreduit te Oost-Souburg.[18] Over deze periode merkte Walaardt Sacré later op:

Toen moesten tal van kostbare maatregelen worden genomen en wreekte zich de zuinigheid, die men van hoogerhand ten opzichte van de Luchtvaartafdee-

[15] D. van den Berg, *Cornelis Jacobus Snijders*, 129; W. Kinkert, 'Oorlog in de Betuwe. De grote manoeuvres van september 1911', in: *Mededelingen van de Sectie Militaire Geschiedenis Landmachtstaf* 13 (Den Haag 1990) 43 en 57.

[16] Nationaal Archief (NA), Archief Militaire Luchtvaart en Luchtverdediging (toegangsnr. 2.13.85), inv. 4: Rapport van de Militaire Luchtvaartcommissie nr. 141 H van 9 april 1912 en nota van Snijders aan Colijn van 24 april 1912.

[17] Handelingen Tweede Kamer (HTK) 1912-1913, 1806-1810; R. de Winter, *Leven voor de luchtvaart*, 56-57.

[18] J.A.M.M. Janssen, 'Het vijfde wapen. De Luchtvaartafdeeling te Soesterberg tijdens de mobilisatie van 1914-1918', in: *Militaire Spectator* 167(1998) 529.

ling had meenen te moeten betrachten. Intusschen viel daaraan niets meer te veranderen en moest men trachten te roeien met de riemen die men had, daarbij gelukkig zeer gesteund door den Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, onder wiens directe bevelen de Afdeeling toen kwam te staan. De moeilijkheden waren vele en van allerlei aard.[19]

De uitgaven voor de LVA zouden in de vier mobilisatiejaren dankzij de bijzondere kredieten toenemen tot het honderdvoudige van die voor 1913. Desondanks bleken de grootste moeilijkheden te liggen op het gebied van de verwerving van voldoende modern vliegend materieel, vooral door het ontbreken van een goede industriële basis, zowel wat technologie als grondstoffen betreft. Snijders heeft zich met de ministers van Oorlog zeer ingespannen om in eigen land tot vliegtuigbouw te komen, aangezien levering uit het buitenland vrijwel onmogelijk was. Het resultaat was dat in de Amsterdamse Automobiel- en Vliegtuigfabriek Trompenburg met veel kunst- en vliegwerk de productie van vliegtuigen en motoren van verouderd ontwerp plaatsvond.[20]
Gedurende de hele mobilisatieperiode hield Snijders als opperbevelhebber een vinger aan de pols bij de ontwikkeling van het prille luchtwapen op Soesterberg. In opdracht van Snijders rapporteerde Walaardt Sacré vanaf juli 1915 maandelijks over het reilen en zeilen van de LVA aan de opperbevelhebber. Uit die maandrapporten blijkt hoe Snijders op de hoogte werd gehouden van de oefeningen en werkzaamheden, met betrekking tot bewapening, fotografie, artilleriewaarneming, de vordering van in opleiding zijnd personeel en de aanwinsten en verliezen van materieel.[21] Teneinde een indruk te krijgen en het volk een beeld te geven van de paraatheid van de LVA en van de prestaties van de vliegers, gaf Snijders in 1916 opdracht tot het houden van een rondvlucht over Nederland. Deze vlucht, die op 6 maart plaatsvond, was behalve een militaire oefening ook een wedstrijd waarvoor prijzen beschikbaar werden gesteld door koningin Wilhelmina en de ministers van Oorlog en Marine. Twee dagen later kwam Snijders persoonlijk op Soesterberg de prijzen uitreiken. Ook bij tal van andere gelegenheden gaf hij met zijn aanwezigheid van zijn belangstelling blijk.[22]
Gedurende de oorlogsjaren bewerkstelligde Snijders bij de minister van Oorlog verschillende organisatie-uitbreidingen van het luchtwapen, zodat in 1918 een sterkte van zestien vliegtuigafdelingen (vandaag zouden we dat *squadrons* noemen) met een totale sterkte van 144 vliegtuigen in eerste lijn (met 100% materieelreserve) werd vastgesteld.[23] Tot zijn teleurstelling moest hij toezien hoe in 1917 de Marineluchtvaartdienst, die vanaf 1914 op Soesterberg in nauwe samenwerking met de LVA opereerde, door de minister van Marine J.J. Rambonnet werd verzelfstandigd. Dit geschiedde met het argument dat in de loop der jaren - in aanvulling op de verkenningstaak op de kust en ter zee - ook de beveiliging met jachtvliegtuigen van de marinestellingen te Den Helder en in Zeeland bijzondere aandacht van de marineleiding vroeg. Dit standpunt beschouwde Snijders als een inbreuk op zijn bevoegdheid als opperbevelhebber om te bepalen hoe en waar alle luchtstrijdkrachten zouden worden ingezet: 'Deze eenheid van handelen zou het best zijn gewaarborgd, wanneer de geheele vliegdienst te land en ter zee onder eenhoofdige leiding werd opgebouwd, ontwikkeld, geoefend en op zijn oorlogstaak voorbereid.' Minister van Oorlog B.C. de Jonge was het geheel met de opperbevelhebber eens, zo liet hij zijn ambtgenoot van marine weten, maar de marine hield zijn poot stijf.[24]

Snijders en de burgerluchtvaart

Al binnen enkele maanden na zijn ontslag als opperbevelhebber werd Snijders verkozen tot voorzitter van de *Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Ons Leger'* en hij zou zich in die rol regelmatig kritisch uitlaten over het in de jaren twintig gevoerde defensiebeleid. Ook trad hij nu naar voren als promotor van de ontluikende burgerluchtvaart. Twee Soesterbergse officieren-vlieger, A. Plesman en M.L.J. Hofstee, waren ervan overtuigd dat - nu het vliegtuig in de oorlog zo'n enorme ontwikkeling had doorgemaakt - er een grote toekomst was voor het personenvervoer door de lucht. Zij klopten met hun ideeën voor een grote luchtvaarttentoonstelling aan bij hun commandant en Walaardt Sacré gaf hun een jaar verlof om hun

[19] H. Walaardt Sacré, 'Voorgeschiedenis en eerste jaren van de Militaire Luchtvaartafdeeling tot 1919', in: J.W. Wijn (red.), *Gedenkboek van de Luchtvaartafdeeling 1913-1938* (Utrecht 1938) 23.

[20] W. Kinkert, "Een vitaal belang van de Eerste Orde': Militaire luchtvaart in Nederland 1914-1920', in: J.H.J. Andriessen en P. Pierik (red.), *De Grote Oorlog; kroniek 1914-1918* 15 (Soesterberg 2007) 151-152.

[21] NA 2.13.85, inv. 49: Nota van Snijders aan Walaardt Sacré van 23 juli 1915.

[22] H. Walaardt Sacré, 'Voorgeschiedenis en eerste jaren', 25.

[23] R. de Winter, *Leven voor de luchtvaart*, 81-86.

[24] NA, Archief Generale Staf (toegangsnr. 2.13.70), inv. 741: Nota van Rambonnet aan De Jonge van 5 november 1917 en nota van De Jonge aan Rambonnet van 8 december 1917.



Generaal Snijders verlaat het pand van het Ministerie van Oorlog in Den Haag, 1914-1918.
Legermuseum, Delft.

plannen uit te werken. Ze verzochten Snijders om het voorzitterschap van het organiserend comité op zich te nemen van de *Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam* (ELTA). Snijders was onmiddellijk enthousiast en schreef: 'De ELTA moet slagen. Nederland is dat aan zichzelf verplicht, want het heeft veel in te halen. Onze luchtvaartindustrie is achterlijk gebleven, onze Regeering afwachtend, ons publiek nieuwsgierig toeziende, zonder practische belangstelling.' De ELTA opende op 1 augustus 1919 haar poorten en trok in 42 dagen meer dan een half miljoen bezoekers, van wie er 4.000 hun luchtdoop ondergingen.[25]
Eerder dat jaar had de KNVvL, waarvan Snijders nog steeds een actief erelid was, een commissie naar Engeland gezonden om het luchtverkeersvraagstuk te bestuderen en daarover de regering van advies te dienen. Het rapport van de commissie verscheen op 1 juni 1919 en de regering werd aangeraden niet af te wachten tot Engeland het initiatief voor het luchtverkeer in Nederland zou nemen. Het rapport werd gelezen door de invloedrijke Rotterdamse ondernemer A.G. Kröller, die ook vond dat in Nederland zo snel mogelijk een luchtverkeersmaatschappij moest komen. Samen met enkele andere topondernemers als C.J.K. van Aalst van de Nederlandse Handel Maatschappij, H. Colijn van de Bataafsche Petroleum Maatschappij en F.H. Fentener van Vlissingen van de Steenkolen Handelsvereeniging en enkele bankiers belegde hij een bijeenkomst om het beginkapitaal voor een luchtvaartmaatschappij samen te brengen. Zo werd op 7 oktober 1919, binnen een maand na de ELTA, de *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën* (KLM) officieel opgericht. Onder leiding van de initiatiefrijke Plesman begon de KLM, gesteund door de overheid en de LVA, met de opbouw van haar Europese luchtverbindingen.[26] Overeenkomstig de statuten wilde de KLM ook in Nederlands-Indië het luchtverkeer gaan verzorgen. Toen generaal Snijders in de zomer van 1920 als voorzitter van 'Ons Leger' een bezoek aan deze kolonie bracht, onderhandelde hij namens de Raad van Bestuur van de KLM met het Indische gouvernement over het gunnen van een concessie voor het uitvoeren van luchtlijnen in de archipel aan de KLM. Helaas achtte de minister van Koloniën,

[25] F. Spittel, 'Geboorte en groei der burgerluchtvaart', in H. Walaardt Sacré e.a. (red.), *Vijf-en-twintig jaar luchtvaart*, 234.
[26] M.L.J. Dierikx, *Bevlogen jaren. Nederlandse burgerluchtvaart tussen de wereldoorlogen* (Houten 1986) 29-30.

van wiens subsidie dit luchtvervoer afhankelijk was, de tijd nog niet rijp.[27]

In 1922 was Snijders opnieuw voorzitter van een organiserend comité van een groot luchtvaartevenement, het *Internationaal Concours Aviatique Rotterdam* (ICAR), een tentoonstelling op het vliegveld Waalhaven, waar ook vliegwedstrijden werden gehouden. Mede door het slechte weer was dit ook ter gelegenheid van het derde lustrum van de KNVvL georganiseerde evenement niet zo'n daverend succes als de ELTA. Gelijktijdig verscheen in de *Indische Gids* een artikel van Snijders, waarin hij onder de kop 'Het luchtverkeer in Nederlandsch-Indië' zijn visie ontvouwde over Nederlands-Indië als schakel in de luchtverbinding Engeland-Australië. Hij pleitte daarin voor de totstandkoming van een 'Groot-Nederlandsche luchtgemeenschap' die in zijn opvatting sterk kon bijdragen aan een versterking van de banden tussen het moederland en de kolonie.[28]

Op 22 februari 1923 was Snijders in Den Haag aanwezig bij een lezing van vliegtuigbouwer Fokker over de toekomst van de luchtvaart voor een prominent gezelschap, onder wie ministers en secretarissen-generaal van verschillende departementen, chefs van staven en vele militaire en burgerlijke autoriteiten. Behalve de mogelijkheden van het vliegtuig als oorlogswapen, schetste Fokker de grote toekomstmogelijkheden van het vliegtuig als verkeersmiddel en riep hij de overheid en het zakenleven op om deze ontwikkeling krachtig te steunen, in het bijzonder de totstandkoming van een luchtverbinding met Indië.[29]

Op dat moment was Snijders al actief betrokken bij de plannen voor een proefvlucht met een Fokker-verkeersvliegtuig van Nederland naar Indië. Luitenant-vlieger A.N.J. Thomassen à Thuessink van der Hoop, die in 1922 van de LVA was overgestapt naar de KLM waar hij chef-vlieger werd, maakte samen met Fokker voorbereidingen voor zo'n vlucht. Om deze onderneming financieel mogelijk te maken, werd op 23 maart 1923 het *Comité voor den vliegtocht van Nederland naar Nederlandsch-Indië* (verkorte naam: *Comité Vliegtocht Nederland-Indië*) opgericht, waaraan tal van topfiguren uit het zakenleven lid werden onder een dagelijks bestuur, bestaande uit Snijders (voorzitter), Walaardt Sacré (secretaris), Plesman en Van der Hoop. Niet minder dan 113 bedrijven droegen financieel bij en na het overwinnen van talloze moeilijkheden zoals de overvliegrechten over Brits koloniaal gebied, kon de vlucht op 1 oktober 1924 op Schiphol van start gaan. De éénmotorige Fokker F.VII met Van der Hoop als gezagvoerder, luitenant-vlieger H. van Weerden Poelman als tweede vlieger en boordwerktuigkundige P.A. van den Broeke arriveerde op 24 november 1924 in Batavia, waarmee de basis werd gelegd voor de latere regelmatige luchtverbinding van de KLM met Indië. Voor het zover was, organiseerde het Comité Vliegtocht Nederland-Indië eerst in 1927 nog een snelle postvlucht in 28 dagen uit en thuis naar Indië met de driemotorige Fokker F.VII/3m 'Postduif', bemand door luitenant-vlieger G.A. Koppen van de LVA, tweede vlieger G.M.H. Frijns en boordwerktuigkundige S. Ellerman van de KLM. Beide vluchten leidden in Nederland tot groot enthousiasme onder de bevolking en de bemanningen waren de 'nieuwe helden'.[30]

Snijders en de Indische luchtvaart

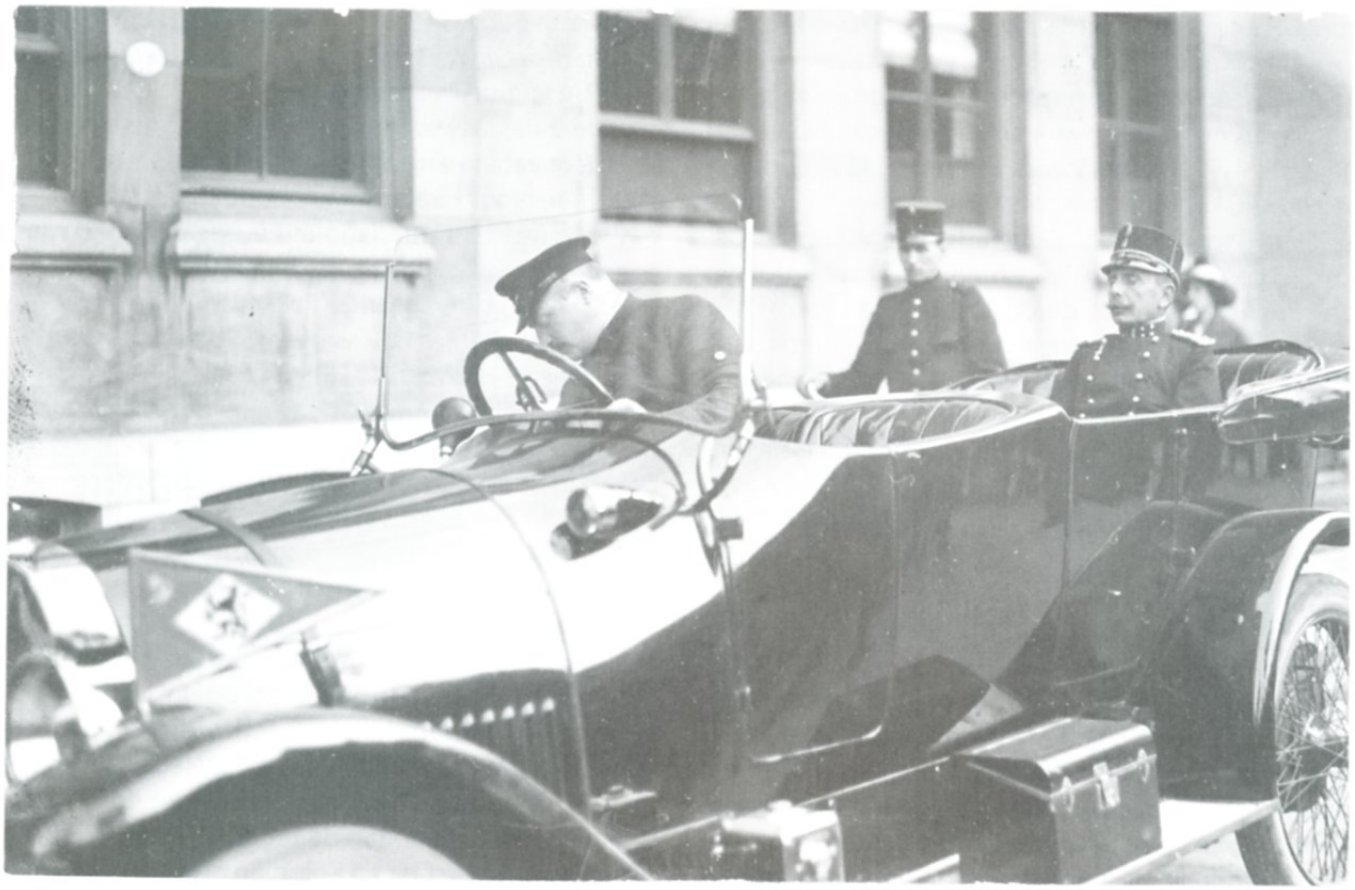
Hoezeer Snijders zich zorgen maakte over het uitblijven van een geregeld luchtvervoer in Nederlands-Indië, blijkt uit verschillende acties die Snijders als voorzitter van het Comité Vliegtocht Nederland-Indië in 1927 ondernam. Naar aanleiding van een brandbrief van het Comité aan de regering spraken de ministers van Waterstaat en Koloniën op 10 februari met vertegenwoordigers van de KLM, de KNVvL en het Comité. Ook organiseerde het Comité op 26 maart een groots opgezette propagandabijeenkomst in de Ridderzaal in aanwezigheid van zeer veel hoogwaardigheidsbekleders. Zij kregen van verschillende sprekers te horen welke vergevorderde plannen de Engelsen hadden voor het intercontinentale luchtverkeer en dat Nederland haast moest maken met de ontwikkeling van het luchtverkeer naar en in Indië. Hoewel de vliegtuigen nog primitief waren en het vervoer nog onrendabel leek, had op termijn juist het luchtvervoer over lange afstanden weinig te duchten van andere vervoermiddelen. Nu kwam de zaak ook in de kolonie in een stroomversnelling, want na verschillende onlusten eind 1926 in Indië onderkenden de ondernemers met grote belangen daar de behoefte aan snelle verbindingen in de archipel. Het was echter niet de KLM die de eerder aangevraagde concessie kreeg, maar op initiatief van E.S. Enthoven, gedelegeerd commissaris van de Deli-Maatschappij en C.J.K. van Aalst van de Nederlandse Handel Maatschappij, werden verschillende partijen het eens over de oprichting van een eigen Indische luchtvaartmaatschappij. Deze *Koninklijk Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij* (KNILM) werd op 16 juli 1928

[27] Ibidem, 116-117; zie ook: D. van den Berg, *Cornelis Jacobus Snijders*, 131-132.

[28] Ibidem, 39-40.

[29] Ibidem, 41; Fokkers tekst in: *Het Vliegveld*, 7(1922) 67-73.

[30] Ibidem, 41-44; zie ook: P.L. Koppen, *Waag veel, riskeer niets! G.A. Koppen (1890-1970) en de vlucht van de Postduif* (Amsterdam 1997).



Generaal Snijders in zijn auto met chauffeur, 1914-1918.
Legermuseum, Delft.

officieel opgericht.[31]
Snijders werd als groot voorvechter van de Indische luchtvaart en als adviseur door de KNILM-leiding uitgenodigd de inwijding van de eerste luchtlijnen van de maatschappij op 1 november 1928 bij te wonen. Daartoe reisde hij in september 1928 per schip naar Indië en hij beschouwde zijn deelname aan de eerste KNILM-vluchten vanuit Batavia naar Bandoeng en Semarang als 'een kroon op een belangrijk deel van zijn levenswerk'. Een jaar later reisde Snijders opnieuw naar Nederlands-Indië om als gedelegeerd lid van de Raad van Bestuur van de KNILM met het gouvernement te onderhandelen over de verdere exploitatie van het luchtlijnennet in de archipel. Opnieuw maakte hij de inwijding van deze verbindingen mee en legde ondertussen ook de nodige bezoeken af aan de Indische militaire Luchtvaartafdeling.[32]
Tenslotte smaakte Snijders het genoegen in 1930 de feestelijke opening van de vaste veertiendaagse KLM-lijndienst Amsterdam-Batavia op Schiphol mee te maken. Ook daarna bleef hij in de vorm van opstellen in de *Mededeelingen over het luchtverkeer in en naar Indië* voor de verdere ontwikkeling ervan pleiten en was hij regelmatig op Schiphol aanwezig om vliegers naar weer een nieuwe bestemming te huldigen.[33]

Snijders als luchtvaartcoryfee

In de jaren dertig was Snijders op hoge leeftijd één van de meest dominante figuren op luchtvaartgebied in Nederland en nog altijd actief overal bij betrokken. Ter gelegenheid van zijn tachtigste verjaardag en om het 25-jarig bestaan van de KNVvL te vieren, wilden de leidende figuren uit de vaderlandse luchtvaartwereld deze grote voorvechter eren. Onder leiding van voorzitter ir. J.F. de Vogel en secretaris Walaardt Sacré van de KNVvL verenigden zij zich in een comité, dat meende dit het beste te kunnen doen door Snijders als blijk van waardering 'voor alles wat hij gedaan heeft voor de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische luchtvaart, iets aan te bieden waardoor zijn naam blijvend daaraan zal worden verbonden'. Zij hadden gedacht

[31] Ibidem, 51-53 en 119-121.
[32] D. van den Berg, *Cornelis Jacobus Snijders*, 135.
[33] Ibidem, 137.

dit te doen door het bijeenbrengen van een fonds, uit de rente waarvan jaarlijks een gouden *C.J. Snijders-medaille* zou kunnen worden toegekend aan 'degenen die zich in het afgeloopen jaar het verdienstelijkst heeft gemaakt voor de Groot-Nederlandsche luchtvaart'.[34]

De eerste gouden 'C.J. Snijders-medaille' werd op 19 oktober 1932 tijdens de jubileumbijeenkomst van de KNVvL in hotel De Witte Brug in Den Haag aan de generaal uitgereikt in bijzijn van Z.K.H. Prins Hendrik, de minister van Waterstaat, de burgemeesters van Den Haag en Rotterdam en vele autoriteiten uit de luchtvaartwereld. In zijn rede zei voorzitter De Vogel onder andere: 'De Nederlandsche luchtvaart in al haar vertakkingen salueert hier haar algemeen erkenden vereerden en beminden hoofdman in vol vertrouwen op en in groote dankbaarheid voor hetgeen hij getrouw aan zijn verleden, aan zijn aard en aan zijn daden in de toekomst nog voor haar zal willen en kunnen doen.' Hij verzocht de generaal het erevoorzitterschap van het bestuur van de stichting tot beheer van het fonds (het Generaal Snijders Fonds) op zich te nemen.[35]
Het jaar 1933 stond in het teken van het organiseren van een snelle luchtpostverbinding met Nederlands-Indië. De KLM wilde met haar nieuwste vliegtuig, de Fokker F.XX 'Zilvermeeuw', op 17 december een versnelde vlucht met kerstpost naar Indië ondernemen. Dit toestel kampte op de dag van vertrek met motorpech, zodat de KLM-leiding besloot de kerstpost voor Indië met de oudere, tragere Fokker F.XVIII 'Pelikaan' te laten vervoeren. Niettemin slaagden gezagvoerder I. Smirnoff, tweede piloot P. Soer, werktuigkundige J. Grosveld en radiotelegrafist C. van Beukering erin de vlucht volgens het geplande tijdschema te volbrengen. In recordtijd - vier dagen, vier uur en vijfendertig minuten - bereikte het toestel Batavia. Heel Nederland leefde mee met de terugvlucht, die via radio en kranten in detail werd gevolgd. Ondanks de dichte mist landde de 'Pelikaan' op 30 december behouden op Schiphol - tot trots van de natie, die onmiddellijk een *Pelikaan-Comité* in het leven riep, niet zozeer om de bemanning te huldigen, maar veeleer om in de crisistijd de nationale luchtvaartbelangen te dienen.[36]
Op 10 januari 1934 werd tijdens een bijeenkomst met talloze autoriteiten in het Tropenmuseum te Amsterdam de bemanning van de 'Pelikaan' gehuldigd door het Nationale Pelikaan-Comité. Bij die gelegenheid maakte generaal Snijders, uitvoerend voorzitter van dit comité ook de oprichting bekend van een *Nationaal Luchtvaartfonds*. Volgens ir. M.H. Damme, directeur-generaal der PTT, leefde in brede kring het besef dat de ontwikkeling van de luchtvaart een nationale zaak is, waarvoor iedere burger zich zou moeten inspannen. Volgens de algemeen secretaris van het comité, Walaardt Sacré, was men via een decentrale aanpak van plan de burgemeesters aan te schrijven met een oproep om tot plaatselijke Pelikaan-comité's over te gaan teneinde de inzameling van gelden voor de stichting van het Nationaal Luchtvaartfonds in goede banen te leiden.[37]
De verschillende activiteiten van het nationale en de lokale Pelikaan-comité's vulden in de loop van 1934 het Nationaal Luchtvaartfonds. Ook de opbrengst van het grootse vliegfeest dat op 14 juli 1934 door de Luchtvaartafdeling op Soesterberg werd georganiseerd, werd ten bate van het fonds gebracht. Op 9 oktober 1934 kwam het uitvoerend comité van het Nationale Pelikaancomité bijeen voor de slotvergadering, waarbij door Snijders ruim een ton aan bijeengebrachte opbrengsten kon worden overgedragen aan de voorzitter ir. J.F. de Vogel van de op 16 augustus 1934 opgerichte stichting van het Nationaal Luchtvaartfonds. Blijkens de statuten had deze stichting, waarvan Snijders erevoorzitter werd, ten doel de Nederlandse luchtvaart, waar ook, in de ruimste zin en in al haar vertakkingen en toepassingen, te bevorderen. Zij trachtte dit te bereiken door 'het verspreiden van juiste luchtvaartbegrippen onder de bevolking en in het bijzonder onder de jeugd, door het geven van bijdragen voor studiebeurzen en studiereizen, door het uitschrijven van prijsvragen, door het steunen van al die gevallen, welke door het bestuur van de stichting waardig zullen worden bevonden om te worden gesteund en ten slotte door andere wettige middelen, die bevorderlijk zijn aan het doel der stichting, waaronder ook begrepen het propaganda maken tot het in stand houden en versterken van het Fonds.'[38]

Snijders' laatste jaren

Aan de bevordering van de nationale luchtvaart, welke hem dierbaar was geworden, heeft Snijders tot in het allerlaatst van zijn leven zijn beste krachten gegeven. Daarbij richtte hij zich met name ook tot de jeugd, teneinde deze enthousiast te maken voor de verdere

[34] Koninklijke Bibliotheek (KB), historische kranten: *Het Vaderland*, 21 augustus 1932, ochtendeditie.

[35] *Het Vliegveld*, 16(1932)(11) 332-335.

[36] M.L.J. Dierikx, *Blauw in de lucht: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij 1919-1999* (Den Haag 1999) 56; KB, Het Vaderland, 31 december 1933, ochtendeditie.

[37] KB, *Het Vaderland*, 10 januari 1934, avondeditie.

[38] KB, *Het Vaderland*, 10 oktober 1934, avondeditie.

ontwikkeling van de luchtvaart en het luchtverkeer. Nog in zijn laatste levensjaren werd hij lid van de Raad van Advies van de stichting 'Nederlandsch Luchtvaart-Instituut', waaruit na de Tweede Wereldoorlog de Anthony Fokkerschool en later het Nederlands Luchtvaart College in Hoofddorp is voortgekomen. Ook de Nationale Luchtvaartschool, waar de vooroorlogse sportvliegerij zijn oorsprong vond, kon te allen tijde op zijn krachtige steun rekenen.

Snijders nam nog herhaaldelijk aan luchtvaarten en vliegtochten deel. Zo maakte hij in juli 1932, toen het luchtschip *Graf Zeppelin* de vliegvelden Twente en Waalhaven had bezocht, met zijn echtgenote daarin de terugreis van Rotterdam naar Friedrichshafen mee. Ook aan de periodieke Nederlandse rondvluchten en onder andere de in juli 1938 gehouden driedaagse rondvlucht over Nederland en België nam hij als passagier deel. Geen vliegdemonstratie, tentoonstelling, opening van een vliegveld, onthulling van een luchtvaartmonument, huldiging van vliegers of van een jubilerende instelling, waarbij niet de bekende figuur van de kwieke oude heer, bij voorkeur gekleed in eenvoudig colbertkostuum en gedekt met grijze gleufhoed, in de voorste rijen van de aanwezigen was te zien.[39]

Generaal Snijders overleed op 26 mei 1939 te Hilversum op 86-jarige leeftijd na een kortstondige ziekte. Aan zijn graf hield premier Colijn een lofrede waarin hij onder andere Snijders' grote verdiensten voor de Nederlandse luchtvaart roemde: 'Vroeger dan de meeste andere onderkende hij de beteekenis van de luchtvaart van militair standpunt als op civiel terrein'.[40] Walaardt Sacré meende dat de luchtvaart voor Snijders misschien 'niet het belangrijkste deel van zijn werk, toch in ieder geval voor hem persoonlijk een der liefste onderdeelen daarvan is geweest, waaraan hij tot het allerlaatst van zijn leven, toen hij van veel reeds afscheid had genomen, zijn volle belangstelling en werkkracht is blijven geven.'[41]

Ten slotte

Bezien we de verdiensten van generaal Snijders door de bril van de hedendaagse Nederlandse luchtvaart, dan moet men constateren dat deze unieke man aan de basis heeft gestaan van zowel de militaire als de burgerluchtvaart en de luchtsport. Terwijl er in legerkringen rond de wisseling van de negentiende naar de twintigste eeuw nauwelijks belangstelling voor de luchtvaart bestond, voorzag hij het militaire potentieel ervan. Als voorzitter van de KNVvL verschafte hij niet alleen de ballonsport een stevige basis, maar zorgde er ook voor dat deze sport een duidelijke militaire dimensie kreeg. Eenmaal aan het hoofd van de Generale Staf liet hij het militaire nut van de luchtvaart bestuderen, waarin zijn vriend Walaardt Sacré een belangrijke hand had, en dat leidde in 1913 tot de oprichting van een *Luchtvaartafdeeling* van het Nederlandse leger met Sacré als commandant. Door het luchtwapen rechtstreeks onder zijn eigen bevel te houden, kon Snijders zich als opperbevelhebber nadrukkelijk met de ontwikkeling van dat nieuwe wapen bemoeien. De Koninklijke luchtmacht van vandaag vindt haar fundament in het vooruitziende werk dat Snijders en zijn pupil Sacré in de jaren van de Eerste Wereldoorlog hebben verricht.

Ook de Nederlandse luchtvaartindustrie vindt haar oorsprong in het streven van Snijders om, bij gebrek aan levering vanuit de oorlogvoerende landen, in ons land ondanks alle moeilijkheden tot vliegtuigbouw te geraken. De Automobiel- en Vliegtuigfabriek Trompenburg deed met hulp van de opperbevelhebber wat het kon, maar miste de technologische basis. Nog in de mobilisatieperiode werd ter oplossing van dit probleem de basis gelegd voor de oprichting in 1919 van de *Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart* (RSL), waaruit later het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium is voortgekomen en vandaag de centrale kennisbank voor de totale lucht- en ruimtevaartsector vormt. Toen in 1919 Anthony Fokker uit Duitsland terugkeerde, waar hij duizenden vliegtuigen voor het Duitse leger had geproduceerd, werd de erfenis van Trompenburg door hem overgenomen. Zo kreeg Nederland met de Fokkerfabriek voor en na de Tweede Wereldoorlog een belangrijke positie in de wereldluchtvaart. Ook vandaag de dag bestaat dit bedrijf als Fokker Technologies nog steeds en is als Nederlands grootste vliegtuigbedrijf een technologisch hoogwaardige toeleverancier aan vliegtuigbouwers als Boeing en Airbus.

Snijders heeft vooral ook aan de wieg gestaan van het burgerluchtverkeer en in het bijzonder van de KLM. Via zijn voorzitterschap van het organiserend comité van de ELTA kreeg het talent van Plesman alle ruimte en aandacht, om zich onmiddellijk daarna aan de opbouw van KLM te wijden. Met alle visie en energie heeft Snijders zich vervolgens beijverd voor de totstandkoming van de luchtverbinding met Nederlands-Indië. Het is vooral deze bijzondere luchtverbinding geweest die de KLM al ver voor de Tweede Wereldoorlog een uitstekende reputatie op de wereldmarkt voor intercontinentaal luchtvervoer heeft bezorgd. Daardoor

[39] D. van den Berg, *Cornelis Jacobus Snijders*, 138-139.

[40] Ibidem, 166-167.

[41] H. Walaardt Sacré, 'Generaal Snijders en de Nederlandsche luchtvaart', in: *Ons Leger*, 25(1939) (10) 443.

zijn de KLM en haar thuishaven Schiphol vele malen groter dan de kleine thuismarkt wettigt.
De herinnering aan Snijders' betekenis voor de Nederlandse luchtvaart leeft voort in het Generaal Snijders Fonds, dat na 1932 nog achttien keer de gouden C.J. Snijders-medaille heeft toegekend aan Nederlanders die - navolging van Cornelis Snijders - buitengewoon grote verdiensten hebben gehad voor de Nederlandse luchtvaart.

* De auteur is oud-bevelhebber der Luchtstrijdkrachten en voorzitter van het Generaal Snijders Fonds

Fireflies voor Ethiopië
Een Prinselijk cadeau?

Gerard Casius



Hato FFs Mk1 in opslag voor Ethiopië, 1955.

In november 1953 bezocht Prins Bernhard zijn vriend keizer Haile Selassie in Ethiopië. De prins, die heel graag in Afrika verbleef, had nauwe vriendschap gesloten met de 'Leeuw van Juda', de feodale heerser over Afrika's meest achtergebleven gebied. De Ethiopische luchtmacht beschikte sinds 1951 over Fairey Firefly Mark-I jager-verkenners, aangeschaft onder leiding van de commandant, de Zweed Graaf Carl-Gustaf von Rosen, die ook in Nederland geen onbekende was sinds hij voor de Tweede Wereldoorlog voor de KLM had gevlogen. De primitieve omstandigheden in het Afrikaanse land eisten hun tol in afgeschreven toestellen en aanvulling was welkom. Het toeval wilde nu dat juist rond de tijd van het bezoek van de Prins aan zijn vriend de keizer, er plannen waren om de laatste Fireflies Mk-I van de Marineluchtvaartdienst op de Antillen af te voeren en te vervangen door Mk-IV's. De prins was hiervan goed op de hoogte, want hij was in augustus 1953 op bezoek geweest bij Squadron 1 op Hato en dit leidde tot een prinselijke suggestie.
Prins Bernhard keerde uit Ethiopië terug voorzien van het Grootkruis in de Orde van Salomo, met daarbij als cadeau een leeuwen-welpje en een volledige Ethiopische krijgerswapenuitrusting. Voor wat hoort wat, en de prins deelde mede dat hij het een goede geste zou vinden als de negen op Curaçao uit te faseren Fireflies



P11cr P21 19 17 16 Firefly Mk1 Hato.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag (NIMH).

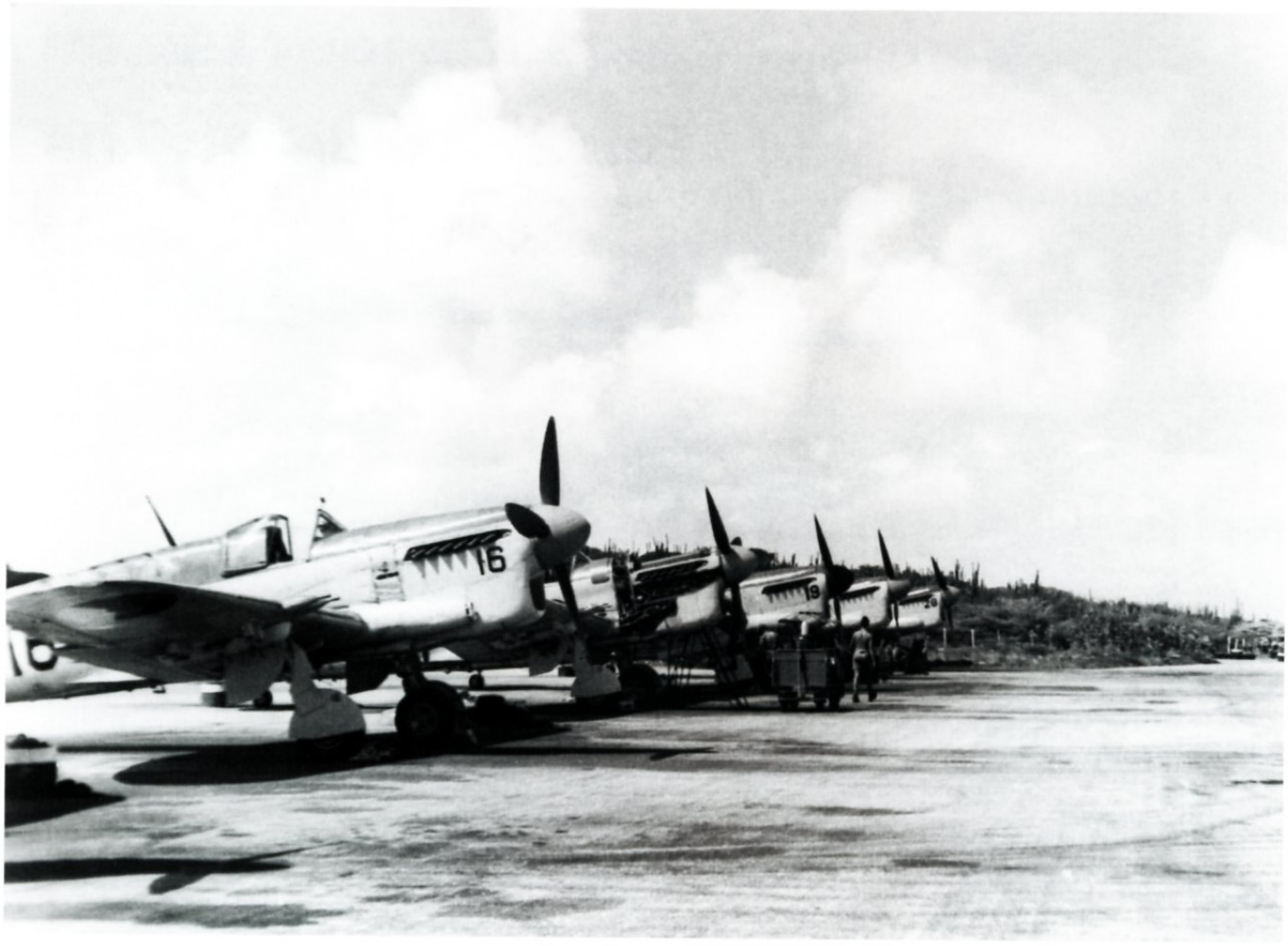
Mark I cadeau zouden worden gedaan aan Haile Selassie. Niet iedereen was even gelukkig met de prinselijke geste. Op 1 december 1953 werd de zaak in de Admiraliteitsraad besproken, waarbij werd opgemerkt dat de toestellen toe waren aan grondig groot onderhoud, hetgeen tezamen met de vervoerskosten rond een miljoen gulden zou kosten. De minister van Marine had reeds aangegeven dat de keizer waarschijnlijk hiervoor geen geld zou hebben. Vervolgens besloot de Ministerraad dat daarom de vliegtuigen niet gratis aan Ethiopië konden worden aangeboden en de Vlagofficier Marine Luchtvaartdienst (MLD) kreeg opdracht om in die zin een brief te concipiëren voor Buitenlandse Zaken waarin moest worden vermeld hoeveel de kosten van revisie, reserveonderdelen, verpakking en transport zouden bedragen, die dan uiteraard voor rekening van de keizer moesten komen.

Gratis, maar toch niet helemaal

Er werd met wonderbaarlijke snelheid in Den Haag gereageerd. Op 5 januari 1954 kreeg de Gezant in Addis Abeba opdracht om de Ethiopische autoriteiten mede te delen dat Nederland negen Fireflies zou schenken 'zonder vergoeding'. Inderdaad dus een prinselijke geste, maar er werd bij vermeld dat de noodzakelijke revisie volgens schatting van Aviolanda 940.000 gulden zou gaan kosten, inclusief vervoer van de Antillen naar Nederland, hetgeen de keizer zelf zou moeten ophoesten. In huidige Euro-termen moeten we achter dit bedrag misschien wel een nul zetten, geen peuleschilletje dus. Als afleverschema werd opgegeven: vier in september/oktober 1954, de resterende vijf in januari/februari 1955. Let wel: de vliegtuigen waren op dat tijdstip nog volop in gebruik op de Antillen en werden pas in april-juni 1954 vervangen door Mk-IV's.

Foutje

Ondertussen was er een heel ernstige vergissing geslopen in een telegram aan de keizer betreffende de transactie: er was een nul vergeten in de opgegeven raming van de revisiekosten en die was nu vermeld als 94.000 gulden, hetgeen Haile Selassie met plezier accepteerde. Inmiddels waren er in mei 1954 reeds vier van de negen toestellen van Curaçao naar Aviolanda



P16 19 28 Firefly Mk1 Hato.
NIMH.

verscheept en daarbij was door Nederland bepaald dat de eigendomsoverdracht plaats had gevonden op Hato, zodat ze legaal Ethiopisch bezit waren geworden en verdere onkosten niet het probleem van de Marine zouden zijn. De fout van de ontbrekende nul werd gemeld aan de keizer, die daarover uiteraard zeer ontstemd raakte en aan kwade trouw dacht. Op 3 november 1954 arriveerde Haile voor een vijfdaags officieel staatsbezoek in Nederland en het conflict zal ongetwijfeld een moeilijke situatie hebben veroorzaakt, zeker voor Prins Bernhard. De vijf resterende Fireflies, nu buiten bedrijf gesteld, stonden nog steeds in opslag op Hato, maar inmiddels was één ervan (de P-28) op 26 mei 1954 nog zwaar beschadigd bij een ongeval, hetgeen weer extra reparatiekosten met zich mee zou brengen, wilde men althans nog de afgesproken negen vliegtuigen leveren.
Het zwartepieten over de gemaakte fouten begon nu in alle hevigheid. Enkele dagen na het bezoek van de Ethiopische keizer vergaderden de hoofden van dienst van de Koninklijke Marine, ongetwijfeld als gevolg van de ontstemming van Haile en daarmee van Prins Bernhard. De marine had stil gehoopt dat het project na een jaar wel niet meer zou doorgaan maar in tegenstelling tot wat de staatssecretaris van Marine H.C.W. Moorman had verondersteld, bleek de zaak nog steeds actief. De staatssecretaris was nu boos op de Vlagofficier MLD over de hele gang van zaken. De marine stelde dat eind 1953 niet was gegarandeerd dat er negen Fireflies beschikbaar zouden zijn voor overdracht, terwijl werd aangevoerd dat als er inderdaad negen Mark-I's moesten worden geleverd, de reparatie van de hiervoor benodigde P-28 niet voor rekening van het MLD-budget kon komen. Begin januari 1955 werd vernomen dat Haile Selassie Nederland aan de gedane belofte wilde houden, maar dat hij het revisiecontract van Aviolanda onaanvaardbaar achtte. Met andere woorden: Nederland moest dat betalen. De marine nam het standpunt in dat de revisiekosten een aangelegenheid waren tussen Ethiopië en Aviolanda waar de marine niet voor zou opdraaien. Zo bleven alle partijen om de hete brij heen draaien en het leek erop dat niemand verantwoordelijkheid wilde nemen voor de door Prins Bernhard gedane belofte aan de keizer. Het zal dan ook grote verbazing hebben gewekt toen de prins later liet weten dat hij

per brief op 1 maart 1955 aan de keizer had gemeld dat de Nederlandse regering de - veel hogere - kosten van de revisie op zich zou nemen, nadat - alweer volgens de prins - staatssecretaris Moorman hem positief had verzekerd dat de prins zich geen zorgen hoefde te maken over de rekening van Aviolanda, want 'die nemen wij dan wel over'.

Afgeblazen

Het eind van het liedje was dat iedereen het er wel over eens was dat Haile Selassie de rekening toch niet zou betalen en de 'positieve toezegging' die staatsecretaris Moorman zou hebben gedaan bleek niet zo hard als de prins wel zal hebben gehoopt en misschien ook verwacht. Minister van Buitenlandse Zaken Jozef Luns kreeg in juni 1955 de vervelende taak om aan Prins Bernhard uit te leggen dat de Nederlandse regering niet van plan was om de kosten op zich te nemen en hem te verzoeken om te proberen zijn vriend de Ethiopische keizer over te halen alsnog te betalen. De prins meende - terecht - dat dit nooit zou lukken en ging er dus niet op in. Tot ieders opluchting werd tezelfdertijd vernomen dat Haile Selassie geen gebruik meer wilde maken van het aanbod van de Fireflies. Daarmee bleef nog het probleem bestaan van de inmiddels door Aviolanda gemaakte kosten à ƒ 68.500 voor vervoer van de vier eerste kisten van Hato naar Nederland, maar deze rekening werd tenslotte wel door de Marine betaald. De vijf nog op Curaçao in opslag staande Fireflies Mk-I werden uiteindelijk vanaf juni 1955 ter plaatse gesloopt. Over het Ethiopische eigendomsrecht van de vier naar Nederland verscheepte machines maakte men zich niet meer druk en ze werden aldaar afgeschreven.

Met dank aan Coen van de Heuvel en Nico Geldhof

Boekbespreking

Wapentraditieraad Infanterie
'Ik wijk voor niets' – Geschiedenis en Tradities van het Wapen der Infanterie
Uitgeverij Van Wijnen, Franeker, 2011
216 p., geïll., w.o. in kleur, ingenaaid
ISBN 978-90-5194-429-7
€ 24,95



'Een eerdere editie werd binnen de Koninklijke Landmacht gebruikt bij de opleiding van officieren en onderofficieren van het Wapen der Infanterie', staat op de achterzijde van dit boek te lezen. In een kleine 30 pagina's wordt de geschiedenis van de infanterie beschreven vanaf de 16e eeuw tot nu. Vervolgens worden de huidige infanterieregimenten van de Koninklijke Landmacht en het Korps Commandotroepen in hapklare brokken van 15 à 20 pagina's nader beschouwd. In een vast sjabloon komen achtereenvolgens aan de orde:

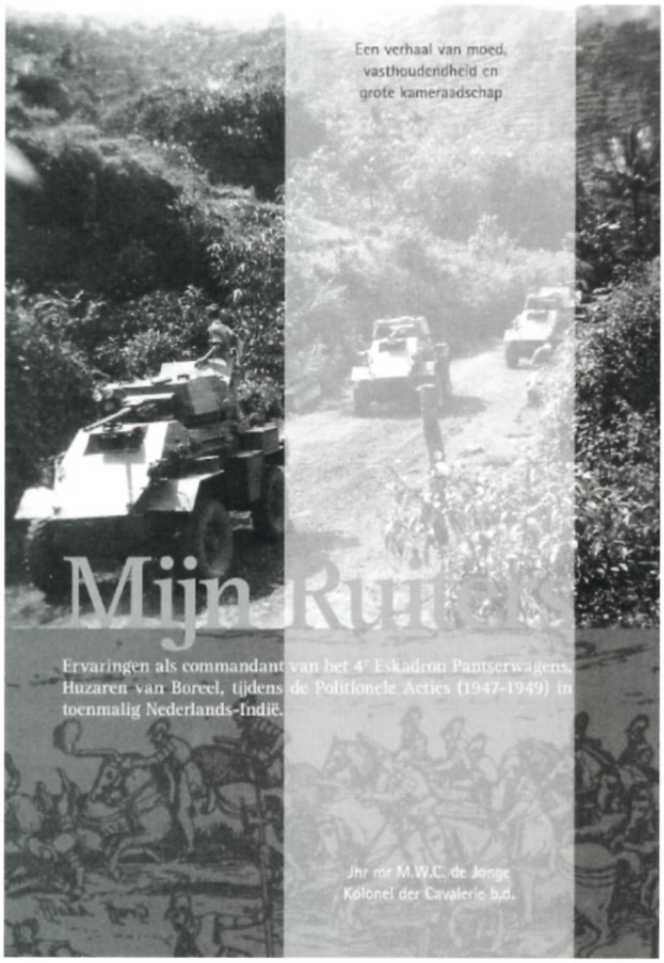
- oprichting, afstamming en naamgeving;
- verdere geschiedenis en krijgsverrichtingen;
- vaandel vaandelopschriften en vaandelwacht;
- regimentsembleem;
- ceremonieel tenue;
- muziek;
- traditiebeleving;
- monumenten en herdenkingen;
- eenheden en vredeslocaties;
- regimentsorganen en –verenigingen en de
- historische regimentscollectie.

Daarna komen nog heel kort de opgeheven regimenten aan bod, gevolgd door beschrijvingen van de Wapentraditieraad Infanterie, de Vereniging Infanterieofficieren en het Infanteriemuseum.
In het boek staan veel doublures, met name waar het de geschiedenis betreft. Dit is wellicht niet zo'n punt voor wie alleen het gedeelte met betrekking tot één regiment leest, maar ik vond het niet prettig lezen. Verder viel mij op dat op pagina 34 de meervoudsvorm 'standaarden' wordt gebruikt, en op de tegenoverliggende pagina 35 'standaards'. Beide zijn volgens meneer Van Dale goed Nederlands, maar consistent is het niet.
Bijzonder geslaagd vind ik de illustraties. Het overgrote deel ervan was voor mij nieuw. Een wanklank echter vind ik de op pagina 150 afgedrukte foto; zowel aan het vaandel van de TRIS als aan de groetende militairen is duidelijk te zien dat deze foto in spiegelbeeld is afgedrukt. Dit had mijns inziens voorkomen kunnen (en moeten) worden!
Als overzichtswerk en voor de oppervlakkiger geïnteresseerde is het boek zeker geslaagd, maar tot die doelgroep behoort (denk ik) het merendeel van de lezers van ons blad niet. Voor hen lijken mij de regimentsgeschiedenissen die zijn uitgegeven in de welbekende populair-wetenschappelijke reeks van het NIMH geschikter en interessanter.

Wil Zaagman

Boekbespreking

Jhr. M.W.C. de Jonge
Mijn Ruiters. Ervaringen als commandant van het 4e Eskadron Pantserwagens, Huzaren van Boreel, tijdens de Politionele Acties (1947-1949) in toenmalige Nederlands-Indië 2e druk
Uitgeverij Stichting Cultureel Efgoed De Jonge, Zierikzee, 2012
338 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-813542-1-9
€ 24,50



"De aanvoerwegen zijn levensgevaarlijk vanwege de vele bermbommen die vakkundig verstopt liggen. Er vallen onder Nederlandse militairen veel slachtoffers door deze explosieven. Onze irregulere vijand gebruikt dit wapen omdat ze in een regulier gevecht niet tegen de Nederlanders is opgewassen. Daarnaast bedient onze tegenstander zich van terreur om de eigen bevolking onder de duim te houden. Omdat we zelf te weinig troepen hebben, kunnen we de weerloze bevolking daar onvoldoende tegen beschermen. En dan is er nog de politieke verdeeldheid in Den Haag. De onduidelijke opstelling van de regering geeft de guerrillastrijders het idee dat ze onze wil kunnen breken. Geen wonder dat veel Nederlandse militairen zich zo ver van huis in de steek gelaten voelen."

Met de missie in Uruzgan nog vers in het geheugen, klinkt dit allemaal erg bekend. Toch gaat het hierboven over Java en niet over Afghanistan. Dit waren de moeilijke omstandigheden waarmee reserve ritmeester jhr. Marien de Jonge (1911) te kampen had tijdens de Politionele Acties (1947-1949).

De Jonge was deze gehele periode commandant van het 4e Eskadron Pantserwagens. Hij gaf leiding aan ongeveer 160 huzaren, de zwarte baretten. Zijn manschappen, bijna allen dienstplichtigen, hebben in Nederlands-Indië/Indonesië fraaie staaltjes van moed, vindingrijkheid, mededogen en karakter getoond. De prijs was echter hoog: het eskadron had vijftien doden en achttien zwaargewonden te betreuren. Vanuit een sterke overtuiging dat deze verhalen niet voor het nageslacht verloren mogen gaan, heeft De Jonge op zeer hoge leeftijd Mijn Ruiters geschreven. In 2008 beleefde het boek zijn eerste druk.

Hoewel het verhaal zestig jaar na de Politionele Acties is geschreven, is de stijl zo levendig en persoonlijk dat de lezer vanaf het begin gegrepen wordt. Het Java van toen en de Nederlandse dienstplichtigen die daar dienden, brengt De Jonge opnieuw tot leven. Hij neemt de lezer mee op patrouilles, laat de spanning en de saamhorigheid voelen, maar beschrijft ook de sensatie van een vuurgevecht. Daarnaast is hij openhartig over de onzekerheden en dilemma's waarmee hij als commandant worstelde. Een apart compliment verdienen de fraaie kaarten, die los zijn bijgevoegd. Zij zorgen ervoor dat de lezer de opmarsroutes van het 4e Eskadron zeer goed kan volgen.

Tegenwoordig worden in de media vooral de excessen van de Politionele Acties belicht. Daarom is het verfrissend en verhelderend deze belangrijke historische episode eens vanuit een ander perspectief onder ogen te krijgen. Nederlandse militairen nu eens niet in de rol van als moordenaars of onderdrukkers, maar als de brengers van Recht en Veiligheid, zoals De Jonge het noemt.

Bij het verschijnen in 2008 kreeg het boek lovende recencies van prominenten professor Cees Fasseur en

generaal Peter van Uhm. Het boek is tegenwoordig zelfs verplichte kost op de KMA. De eerste druk raakte uitverkocht, maar gelukkig is er nu een tweede druk: Mijn Ruiters is namelijk voor elke liefhebber van de Nederlandse militaire geschiedenis een aanwinst in de boekenkast.

Drs. Corstiaan Prince

Algemene ledenvergadering

zaterdag 14 april 2012

in het Geniemuseum, Lunettenlaan 201, 5263 NT in Vught

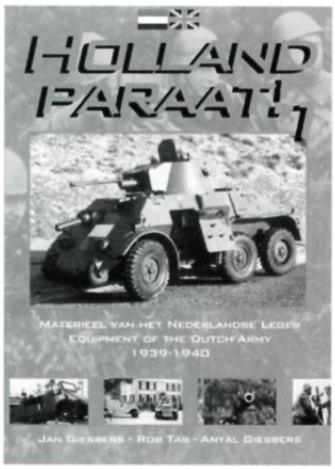
Agenda:

10.00 inloop
10.30 aanvang vergadering
11.30 inleiding door Hans Sonnemans, directeur Geniemuseum
12.00 lunch
12.30 - 16:00 vrij programma (zie Van de Voorzitter)
16:00 afsluitende borrel

U kunt zich aanmelden door overmaking van een bedrag van € 15,00 (incl. lunch en borrel) op rekeningnummer 1478 89 537 t.n.v. penningmeester Mars & Historia.

Literatuursignaleringen

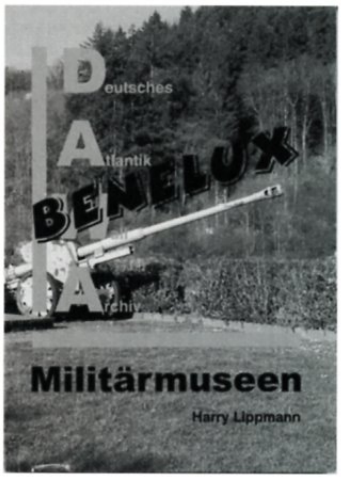
Jan Giesbers, Rob Tas, Antal Giesbers
Holland paraat! 1. Materieel van het Nederlandse Leger. Equipment of the Dutch Army 1939-1940
Ongepagineerd, fotoboek, ingenaaid
Uitgeverij Giesbers' Media, Balgoij, 2011
ISBN 9789080933927
€ 22,-



Jan C. van Ingen,
Stefan ridder de van der Schueren
Van herkenning tot erkenning. Een praktijkhandboek over het decoratiestelsel
Uitgeverij Aspekt, Soesterberg, 2012
268 p., geïll., fullcolour, geb.
ISBN 9789461531810
€ 34,95



Harry Lippmann
Militärmuseen in den Benelux-Staaten
Sonderband 18 der Reihe DAWA Nachrichten
Harry Lippmann, Keulen, 2011
336 p., geïll., ingenaaid
ISBN 9783931032180
€ 18 (verzendkosten buiten Duitsland 7 €)
E harrylippmann@deutschesatlantikwallarchiv.de
I www.atlantikwall.info



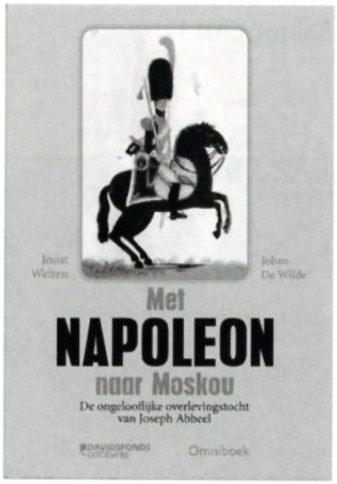
Hans van Lith
Twee miljoen pakketten… Het 'Internationaal Liefdewerk voor Gewonden en Krijgsgevangenen' te Maastricht 1915-1919. Een indrukwekkend initiatief
Uitgeverij Aspekt, Soesterberg, 2011
124 p., geïll., ingenaaid
978-94-6153-054-7
€ 14,95



Jos Smeets
Marius van Houten, marechaussee en diplomaat
Uitgeverij Boom, Amsterdam, 2011
285 p., geïll., ingenaaid
ISBN 97894610554623
€ 24,90



Joost Welten, Johan De Wilde
Met Napoleon naar Moskou. De ongelooflijke overlevingstocht van Joseph Abbeel
Uitgeverij Davidsfonds, 2011
263 p., geïll., fullcolour
ISBN 9789077942512
€ 27,50





DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

3 juni

aanvang: 09.00 uur - einde beurs 13.00 uur
De vaste locatie voor de beurzen is:
"De nieuwe Sporthal", Graaf Wichman 177, Huizen N.H.

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

INLICHTINGEN
Joop en Ria de Blij - Overdag: 015 260 21 99 - na 18.00 uur 015 212 18 58
www.stichtingsmv.nl

DE DONDERBUS

Inkoop - Verkoop - Ruil

Antieke wapens, Orden, Militaria, Uniformen, Uitrustingsstukken, Documentatie
Eerste en Tweede Wereldoorlog, Aankopen van gehele verzamelingen.

Adres:
Oostzeedijk beneden 213 A, 3061 VW Rotterdam
Geopend vrijdag van 19-21 uur, zaterdag van 11-18 uur
Telefoon: 010-4140267, Telefoon privé: 0186 60 23 38
Website: www.donderbus.com

Mutaties op de ledenlijst

Het bestuur heeft de droeve plicht u mede te delen dat zijn overleden:
J.C.C. Burger
Tamboerijnlaan 15
2287 TB Rijswijk

A. van Zoest
Diezestraat 27
1784 XG Den Helder

Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
- C.W. van den Berg MA
  Perkstraat 3
  2712 EJ Zoetermeer
- H. Hoeve
  Eendenparkweg 43-37
  3852 LG Ermelo
  (a3, a5, b9, b11. B13, b14, KNIL, Marechausseegeschiedenis)
- E. Kodde
  Beethovenlaan 49
  6815 CP Arnhem
- J. Rotteveel
  Kapelweg 60F
  1906 EB Limmen
- J. Verschoor
  Prinsessenpark 45
  3331 GZ Zwijndrecht
  (c1, c2, c6)

Adreswijziging
- Verenging Officieren der Genie
  Madrigaal 23
  8265 RR Kampen

Lidmaatschap beëindigd:
- Jhr. H.M.J. Asch van Wijck
  Oude Blaricummerweg 1
  1251 GV Laren
- Dr. W.A. Boekelman
  Zevenenderdrift 75
  1251 RB Laren
- R.A.M. Gaveel
  Broekheurne Ring 627
  7544 TN Enschede
- M.A. Hardiek
  Augustalaan 134
  4615 HP Bergen op Zoom
- R. van Hek
  Appelgaard 57
  3962 JC Wijk bij Duurstede
- Mr. W. Hekman
  Meerwijkselaan 44
  6564 BT Heilige Landstichting
- Drs. M. van der Hoeven
  Zeemanlaan 14 A
  2313 SX Leiden
- H. Hoogenstrijd
  Vennecoolstraat 39
  3067 NZ Rotterdam
- J. Linthorst
  Latonalaan 17
  7321 EB Apeldoorn
- J.N. Lodders
  Emdenmeer 68
  3844 ED Harderwijk
- F.C.W. van Manen
  Buurtweg 98
  2244 AH Wassenaar
- T. van Middelkoop
  Bob Marleylaan 31
  4462 LR Goes
- H.M. Neven
  Bornedaan 320
  1019 KL Amsterdam
- Stichting Historische Verzameling Aan- en Afvoertroepen
  Postbus 50
  3886 ZH Garderen
- R. van der Velde
  Rietdekkersdreef 511
  7328 AG Apeldoorn
- H. de Vries
  Bun 3
  3192 JA Hoogvliet

Lidmaatschap door bestuur beëindigd
- F. Anders
  nieuw adres onbekend
- J. Onderstal
  Antwerpenstraat 552
  4826 HL Breda

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 p.c.boer@home.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. 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 2012 voor leden die geen machtiging tot inning hebben verstrekt, bedraagt € 35,00 (buitenland € 37,50), over te maken op rekeningnr. (Rabobank Amersfoort) 1478.89.537 t.n.v. Mars & Historia (buitenland BIC is RABONL 2U en de IBAN NL 44 RABO 0147 8895 37).
Leden die een machtiging tot inning hebben verstrekt krijgen een korting van € 2,50.

Ledenadministratie
Dr. W.L.M. Adriaansen
Grote Spie 67
4819 CN Breda
T 076 541 20 54

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



De Prins van Oranje aan het hoofd van de nationale militie bij Quatre-Bras.
16 Juni 1815




VOOR
VADERLAND
EN
ORANJE!