Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 49 | 2015 | Nr. 4



HOOFDWAGT DER NATIONALE GARDEN TE MUIDERBERGH
voor het Plein de Vesting Naarden, van November 1813 tot May 1814



Verantwoording omslagfoto's en -illustraties

Vooromslag
Hoofdwacht van de (Franse) Nationale Garde te Muiderberg voor het beleg van de vesting Naarden, van november 1813 tot mei 1814.
Handgekleurde ets en aquatint van Willem Hendrik Hoogkamer (1790-1864), 1814-1816.
Rijksmuseum, Amsterdam.

Binnenzijde vooromslag
De Nassauers bij Hougoumont. Schilderij Jan Hoynck van Papendrecht (1858-1933). Particulier bezit.
Bron: http://hoynck-van-papendrecht.nl.

Achteromslag
Napoleon. Schilderij Jacques-Louis David (1748-1825), 1812.
National Gallery of Art, Washington.

Binnenzijde achteromslag
Boven
Ruïne van Hougoumont. Anonieme ets in kleuren, Nederland, 1815-1825.
Rijksmuseum, Amsterdam.

Onder
Wellington. Schilderij Francisco Goya (1746-1828), 1812-1814.
National Gallery, Londen.

www.**marsethistoria**.nl

Kwartaalperiodiek van de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Hoofdredacteur
Dr. Louis Ph. Sloos

Redactiecommissie
Drs. Liesbeth Brama
Drs. Ed Coumans
Drs. Pauline Onderwater
Dr. Louis Ph. Sloos
Dr. Dirk Starink

Redactieadres:
Lavendelstraat 52, 2563 PT Den Haag
T 06 450 56 804
E lbrama@hotmail.com

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: 2000/3000 woorden, enkele relevante noten toegestaan, bronnen/literatuurlijst.
- Omvang boekrecensieartikel: 2000/3000 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
Dr. Louis Ph. Sloos

De schijnaanval op Hougoumont tijdens de Slag bij Waterloo (1815). Beeldvorming en werkelijkheid 4
Dr. Kees Schulten

Pieter Schoemaker, inspecteur van politie in Nederlands-Indië, 1921-1947 12
Drs. Tristan Broos

Schiphol als Nederlands militair vliegveld 1916-1940.
Deel 2:
De militaire functie van Schiphol 1920-1940 21
Dr. Dirk Starink

Boekbesprekingen 33

Literatuursignaleringen 39

Prijs los nr. € 7,50

Van de voorzitter

Voor u ligt het laatste nummer van de 49ste jaargang van ons verenigingsorgaan *Mars et Historia*. U begrijpt het, volgend jaar beginnen wij aan onze VIJFTIGSTE jaargang en beleven wij als militair-historische vereniging het heugelijke feit dat wij een halve eeuw bestaan. Als een persoon 50 jaar wordt 'ziet' hij Abraham (of Sarah) en gaat de viering van de verjaardag vaak gepaard met speciale rituelen, denk maar aan de Abraham- of Sarahpop waarmee de jarige wordt geconfronteerd en de versierde brood- of banketpop, opgemaakt als oude man compleet met lange baard. Het bereiken van de leeftijd van 50 jaar wordt ook vaak geassocieerd met begrippen als (levens)wijsheid en waardigheid.

Voor de viering van het vijftigjarig bestaan van een militair-historische vereniging zijn er geen vaste rituelen of gebruiken voorhanden, maar u kunt ervan uitgaan dat wij ons gouden jubileum niet ongemerkt zullen laten passeren. Aansluitend bij de Abraham-traditie zullen wij inzetten op een waardige viering van ons jubileumjaar met veel militair-historische wijsheden. Natuurlijk wordt u via *Mars et Historia* en onze website geïnformeerd over de plannen en activiteiten.

Het bestuur 'broedt' op dit moment op de invulling van de jubileumagenda. En hoewel de zegswijze luidt dat je een broedende kip niet moet storen, wil ik wel een tipje van de sluier oplichten. Het voornemen is om in het najaar van 2016 - niet al te lang na onze officiële verjaardag op 20 augustus - een memorabel jubileumevenement te organiseren op een interessante militair-historische locatie in Nederland. Wij hopen die dag een zeer gevarieerd programma te kunnen bieden met rondleidingen, presentaties en lezingen over een keur van boeiende onderwerpen. Het ligt bovendien in de bedoeling dat ter gelegenheid van 'Vijftig Jaar Mars et Historia' een bijzondere jubileumpublicatie het licht zal zien, die aan alle leden zal worden uitgereikt. Over de opzet, de inhoud, de omvang en het format van deze publicatie kan ik u nog weinig concreets melden. Het eindresultaat zal mede afhankelijk zijn van de inbreng van auteurs en sponsors.

Wij willen de leden van onze vereniging graag zo veel mogelijk waar voor hun geld geven en dat doen we al een aantal jaren zonder contributieverhogingen. Het leveren van *'more bang for the buck'* is echter ook afhankelijk van de omvang van de onze achterban. Als voorzitter verneem ik met enige regelmaat dat onze vereniging bij velen op sympathie mag rekenen. Toch slagen we er tot op heden nog onvoldoende in om die sympathie te 'verzilveren' in een groeiend ledenbestand. Het komend jubileumjaar biedt bij uitstek een gelegenheid om onze *Mars*-gelederen te versterken. U kunt daar als verenigingslid een belangrijke rol bij spelen door 'sympathisanten' met militair-historische interesse voor *Mars et Historia* warm te maken. In het jubileumjaar moet het mogelijk zijn om geïnteresseerden over de drempel te helpen en uit te nodigen om metterdaad lid te worden van onze vereniging. In uw vrienden- en kennissenkring bevinden zich ongetwijfeld kandidaat-leden die met (een subtiele vorm van) mond-tot-mondreclame door u kunnen worden 'geronseld' voor de goede zaak.

U kent wellicht het gezegde 'Geen geld, geen Zwitsers', dat is afgeleid van het Franse *'Point d'argent, point de Suisse'* en verwijst naar de Zwitserse huursoldaten die vanaf de late middeleeuwen door koningen en (kerk) vorsten werden geworven. Deze Zwitsers stonden bekend als voorbeeldige soldaten die trouw waren aan hun meester, althans zolang zij maar op tijd werden betaald. Tot op de dag van vandaag huurt (en betaalt) de paus nog altijd zijn Zwitserse Garde voor de (ceremoniële) bewaking van Vaticaanstad. Met deze militair-historische kennis indachtig roep ik u, mede namens de penningmeester, op uw jaarcontributie tijdig te voldoen. Zo voorkomen wij in ieder geval dat we terechtkomen in een situatie van *'Point d'argent, point de Mars et Historia'*.

Heeft u ideeën over of suggesties voor de invulling en sponsoring van het komend jubileumjaar, wacht dan niet te lang en deel ze met het bestuur. Laten we er in alle opzichte een gedenkwaardig jaar van maken!

Drs. Rolf de Winter,
Voorzitter.

Redactioneel

In dit nummer treft u drie artikelen aan van inmiddels stuk voor stuk bekende namen, waaronder bijdragen van een bestuurs- en een redactielid. Gelukkig waren zij bereid om een stuk te leveren, zodat we u nog vóór kerst uw 'lijfblad' kunnen laten bezorgen.

Dankzij Kees Schulten kunnen we dit bijzondere Waterloojaar op een gepaste wijze afsluiten met nogmaals een publicatie over deze inmiddels legendarische slag. Redactielid en aankomend eindredacteur Ed Coumans voegt daar nog een recensie aan toe van een interessant Brits boek over 'onze' rol bij Waterloo. Van de hand van Dirk Starink het slot van diens interessante tweeluik, dat hij eigenlijk volgend jaar had willen publiceren, over Schiphol als militair vliegveld, een voor velen wellicht onbekend aspect van de geschiedenis van de militaire luchtvaart en vooral van die van Schiphol. Tristan Broos belicht aan de hand van een bewaard gebleven persoonsensemble, zoals dat zo mooi heet, de carrière van een Nederlandse politieagent in voormalig Nederlands-Indië. Aan de hand van deze *petite histoire* komen we meer te weten over de gang die vele Nederlanders in rijksdienst ooit maakten, wat ze allemaal beleefden, en hoe zij zich opwerkten. Tot slot van de hand van Martijn Lak een uitgebreide recensie van het nog uitgebreidere boek *Militairen overzee*, een van de jongste publicaties van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. En natuurlijk weer een selectie 'nieuwe boeken', waar wellicht mooie aanschaf- en leestips tussen zitten voor 'december'.
Over datgene wat u in het volgende nummer en in de overige nummers van 2016 voorgeschoteld krijgt, moet ik u het antwoord schuldig blijven. Niet alleen omdat we nog om kopij zitten te springen voor de nieuwe jaargang - dit is tevens een oproep...! -, maar ook omdat dit, zoals reeds aangekondigd, de laatste 'Mars' is die verschijnt met ondergetekende als hoofdredacteur. Ik zal vooral de vrijheid missen iets moois te creëren met de beschikbare middelen, wat telkens weer een uitdaging was.

Met ingang van het volgende nummer heeft Liesbeth Brama, ondersteund door Ed Coumans als eindredacteur, het van mij overgenomen. Ik wens beiden veel succes en zal waar nodig op de achtergrond beschikbaar blijven. Ik ben immers niet weg uit de redactie. Maar van Liesbeth vernam ik al over veelbelovende ideeën en Ed Coumans is een ervaren redacteur. Wellicht kent u hem van de nieuwsbrief van de voormalige Stichting 'Vrienden van het Legermuseum', waar hij jaren de eindredactie van heeft verzorgd. Verder is Ed historicus en zeer geïnteresseerd in militaire geschiedenis, actief onderzoeker en publicist, promovendus en zit hij in de tijdschriftenbranche en schrijft hij vlot. Wat wil je nog meer?!

Rest mij nog om u namens de gehele redactie fijne feestdagen en een gezond en gelukkig 2016 toe te wensen. En veel lees- en kijkplezier natuurlijk!

Dr. Louis Ph. Sloos,
Hoofdredacteur.

Nieuw redactieadres

Kopij voor *Mars et Historia* dient voortaan gestuurd te worden naar mevr. drs. Liesbeth Brama, e-mailadres: lbrama@hotmail.com. Haar verdere gegevens zijn: Lavendelstraat 52, 2563 PT Den Haag, **T** 06 450 56 804.

De redactie

De schijnaanval op Hougoumont tijdens de Slag bij Waterloo (1815). Beeldvorming en werkelijkheid

Dr. Kees Schulten

Inleiding

Tijdens de Slag bij Waterloo op 18 juni 1815 werd hard gestreden om het bezit van de kasteelboerderij Hougoumont. Dit complex was een belangrijk steunpunt van veldmaarschalk Arthur Wellesley, hertog van Wellington[1] en lag 400 meter vóór de rechterflank van zijn verdedigingslinie, bij Mont-Saint-Jean. Dit gehucht lag vier kilometer ten zuiden van Waterloo. Ten zuiden van de kasteelboerderij lag een bos met een diepte van 300 meter en een breedte van 250 meter.
Wie vanuit zuidelijke richting kwam kon, door dit bos, de kasteelboerderij niet zien. In het bos bevonden zich een bataljon Nassauers in Nederlandse dienst (sterkte tussen de 600 en 800 man) en 300 Hannoveraanse scherpschutters. De kasteelboerderij was bezet door eenheden van de Britse garde-infanterie.
Om 11.30 uur raakte de divisie van Jérôme Bonaparte, broer van de keizer, in gevecht met de troepen van Wellington die zich in dat bos bevonden. Uit die confrontatie ontwikkelden zich de gevechten om het bezit van het bos en de kasteelboerderij van Hougoumont. Ondanks alle verwoede pogingen, slaagden de Fransen er niet in deze positie te veroveren.
In dit artikel wordt geen beschrijving gegeven van de strijd om Hougoumont. Het beperkte doel ervan is namelijk om na te gaan waarom dit gebouw werd aangevallen. Was de aanval op Hougoument een doelbewuste schijnaanval van de geniale Napoleon om Wellington op het verkeerde been te zetten, of liep de situatie gewoonweg uit de hand?

Het aanvalsbevel van Napoleon

In de morgen van 18 juni 1815 was het voor Napoleon duidelijk dat het bij Waterloo tot een gewapend treffen met Wellington zou komen.
De uitgangsstelling van Napoleon lag op een afstand van 1.200 meter van de verdedigingslinie van Wellington. Deze uitgangsstelling was in twee sectoren verdeeld door de weg van Charleroi naar Brussel. Ten oosten van die weg stond het legerkorps van divisiegeneraal Jean-Baptiste Drouet d'Erlon en ten westen het legerkorps van divisiegeneraal Honoré-Charles-Michel-Joseph Reille, waarvan de divisie van Jérôme Bonaparte deel uitmaakte
Toen Reille zijn legerkorps omstreeks 11.00 uur voor de aanval opstelde, kwam de divisie van Jérôme Bonaparte zo'n 200 meter ten zuiden van het bos te staan.
Om 11.00 uur gaf Napoleon zijn aanvalsbevel uit. De beide legerkorpsen zouden langs een breed front oprukken en het gevecht aangaan, het legerkorps-Drouet d'Erlon met het linkergedeelte van de verdedigingslinie van Wellington en het legerkorps-Reille met het rechtergedeelte. De linkerdivisie van Drouet d'Erlon, optrekkend langs de weg, was het speerpunt van de aanval en moest voor het leger van de keizer de doorbraak forceren. De aanval zou beginnen om 13.00 uur na een inleidende beschieting door de Franse artillerie.
Napoleon dicteerde dit bevel aan zijn chef-staf maarschalk Nicolas Jean-de-Dieu Soult, die het op een velletje papier schreef. Deze gaf het door aan maarschalk Michel Ney die de aanval zou uitvoeren. Ney voegde de volgende regels toe: 'Le comte d'Erlon comprendra que c'est par la gauche que l'attaque commencera au lieu de la droite. Communiquez cette nouvelle disposition au général en chef Reille.'[2]
Vertaling: 'Graaf d'Erlon zal begrijpen dat de linkerdivisie zal beginnen met de aanval en niet de rechter. Laat deze nieuwe rangschikking weten aan generaal Reille.'
Deze toevoeging van Ney heeft bij historici voor de nodige verwarring gezorgd. De gezaghebbende Mark Adkin heeft hierover een mening die voor mij moeilijk aanvaardbaar is. Hij schreef: 'As Ney wrote in his hurried note, there was a change to the original order shortly after it was issued. Almost certainly it was related to Hougoumont. In the Emperor's first order Reille

[1] Wellington was de opperbevelhebber van het geallieerde Brits-Duits-Nederlandse leger dat bij Waterloo stond opgesteld.

[2] *Correspondance de Napoléon Ier* (Parijs 1869) XXVIII, 292-293.



Napoleon. Schilderij Jacques-Louis David (1748-1825), 1812. National Gallery of Art, Washington.

would have read that the attack would begin to the battle starting with the right hand corps (d'Erlon), leading with his left division. This had been altered to the battle starting with the left corps (Reille).'[3]
Vertaling: 'Zoals Ney haastig opschreef was er een verandering van het oorspronkelijke bevel kort nadat het was uitgevaardigd. In het eerste bevel van de keizer zou Reille gelezen hebben dat de veldslag zou beginnen met een aanval van de linkerdivisie van het rechterlegerkorps (d'Erlon). Dit was veranderd in de aanval van het linkerlegerkorps (Reille).'
Volgens mij wilde Ney alleen maar benadrukken dat de linkerdivisie van Drouet d'Erlon het speerpunt van de aanval zou zijn. De vraag is: waarom legde Ney hierop de nadruk?[4] Mijn interpretatie is dat Ney vreesde voor een misverstand. Het was wellicht logischer geweest dat de rechterdivisie van Drouet d'Erlon een omtrekkende beweging zou hebben uitgevoerd. De commandant van deze divisie was divisiegeneraal Pierre-François-Joseph Durutte die hoger in rang was dan maréchal de camp Joachim Quiot de Passage, commandant van de linkerdivisie. En volgens het gezegde 'à tout seigneur tout honneur' zou de hogere in rang de eer moeten hebben van het openen van de aanval.[5]
Waar Adkin ervan uitgaat dat met 'links' het legerkorps-Reille bedoeld wordt, ben ik er vast van overtuigd dat het in de toevoeging gaat om de linkerdivisie van het legerkorps-Drouet d'Erlon.

De versteende schijnaanval

In recente publicaties over de Slag bij Waterloo wordt uiteraard ook aan de strijd om Hougoumont de nodige aandacht besteed. En terecht!
Daarbij wordt voortdurend uitgegaan van het gegeven dat Napoleon een schijnaanval op Hougoumont liet uitvoeren om Wellington ertoe te verleiden troepen van zijn linkervleugel naar zijn rechtervleugel te verplaatsen. En juist op die linkervleugel zou de hoofdaanval van Napoleon gericht zijn.
Kortom, een schijnaanval in optima forma. Hierover had de Britse historicus Andrew Field weinig twijfels: 'All historians are agreed that the attack was to be a diversion, perhaps to draw some of Wellington's reserves away from the point of the main French assault.'[6]
Vertaling: 'Alle historici zijn het erover eens dat de aanval een schijnaanval moest zijn om de reserves van Wellington weg te trekken van het punt waarop de hoofdaanval was gericht.'
De Belgische historicus Luc de Vos noteerde: 'Uit Napoleons order blijkt niet duidelijk of de aanval van Reilles 2de legerkorps op Hougoumont moest dienen als afleidingsmanoeuvre zodat de Britten nog meer krachten naar hun rechtervleugel zouden sturen, of dat het een manoeuvre was om de Franse linkerflank te beschermen. De meeste auteurs die over Waterloo schrijven gaan uit van de eerste hypothese.'[7]
In navolging van Field houden Jurriën de Jong, Ben Schoenmaker en Jeroen van Zanten het op een schijnaanval: 'Deze afleidingsmanoeuvre, waarmee de divisie van Jérôme Bonaparte werd belast, kreeg echter al

[3] Mark Adkin, *The Waterloo Companion* (Londen 2005) 336.
[4] Kees Schulten, *Waterloo18 juni 1815. De val van de Adelaar* (Zutphen 2015) 242.
[5] Schulten, *Waterloo*, 241.
[6] Andrew W. Field, *Waterloo. The French Perspective* (Barnsley 2012) 62.
[7] Luc de Vos e.a., *Waterloo. 1815. De val van Napoleon* (Leuven 2015) 95.



Wellington. Schilderij Francisco Goya (1746-1828), 1812-1814.
National Gallery, Londen.

snel een eigen dynamiek.'[8]
Mark Adkin liet zich als volgt uit: 'He (Napoleon) decided to launch a preliminary, limited attack on Hougoumont to hopefully draw in some of Wellington's reserves before d'Erlon made the main assault.'[9]
Vertaling: 'Hij (Napoleon) besloot tot een inleidende, beperkte aanval op Hougoumont in de hoop sommige reservetroepen van Wellington daarheen te trekken vóór dat d'Erlon de hoofdaanval inzette.'
Andrew Roberts gelooft ook heilig in een schijnaanval: 'De Slag bij Waterloo begon rond elf uur, toen de kanonnen van het legerkorps van Reille het voorbereidende werk deden voor de schijnaanval op Hougoumont door de divisie van Jérôme, gevolgd door die van Foy. De aanval op de boerderij mislukte en zou, naarmate de dag vorderde, steeds meer Franse troepen aanzuigen.'[10]
In de Franstalige geschiedschrijving krijgt Hougoumont uiteraard de nodige aandacht. Jacques Logie ging uit van een 'diversion sanglante' (bloedige schijnaanval).[11]
'La bataille', aldus Jacques-Olivier Boudon, 'commence par une manoeuvre de diversion. Napoléon donne l'ordre au 2e corps de Reille d'attaquer la ferme d'Hougoumont, protégée par un bois assez dense. L'objectif de l'empereur n'est pas la conquête de cette position; il souhaite fixer une partie des troupes anglaises, afin de concentrer son attaque sur le centre.'[12]
Vertaling: 'De aanval (aldus Jacques-Olivier Boudon) begint met een schijnbeweging. Napoleon geeft aan het 2e legerkorps van Reille het bevel om de boerderij van Hougoument, afgeschermd door een vrij dicht bos, aan te vallen. Het doel van de keizer is niet deze positie te veroveren; hij wil een deel van de Engelse troepen binden om dan het centrum aan te vallen.'
Met schijnaanval bedoelt Boudon kennelijk het binden van troepen van Wellington op diens rechterflank en niet om de hertog ertoe te brengen zijn linkerflank te verzwakken om zijn rechterflank te versterken. De vraag is dan of men nog kan spreken van een schijnaanval. Volgens Boudon zou Napoleon het bevel tot de aanval op Hougoumont zelf gegeven hebben. Dat vindt ook Gareth Glover: 'And so, as the first cannon bellowed out the commencement of the battle at around 11.30, Napoleon's very first action was to order his brother, Lieutenant General Prince Jerome, to take the complex with his 6th Infantry Division, totalling just over 5,500 men. It was apparently intended as a diversion, but this was no mere feint.'[13]
Vertaling: 'En dan, als het eerste kanongebulder omstreeks 11.30 uur het begin van de veldslag aankondigt, is de eerste actie van Napoleon aan zijn broer luitenant-generaal prins Jerome het bevel te geven om het complex met zijn 6e infanteriedivisie (sterkte circa 5.500 man) in te nemen. Het was kennelijk bedoeld als een schijnaanval, maar het was niet louter een schijnbeweging.'
Het gegeven van het binden van Wellington's troepen op diens rechterflank is ook terug te vinden bij Nicolaas Vels Heijn: 'De veldslag zou ingeleid worden met een aanval op Hougoumont, bedoeld als afleidingsmanoeuvre om Wellington in de waan te laten dat de hoofdstoot gericht zal zijn op zijn westelijke flank opdat geen troepen daar vandaan overgebracht zouden worden naar het punt waar de werkelijke hoofdaanval zou plaats vinden langs en ten oosten van La Haye-Sainte.'[14]

[8] Jurriën de Jong e.a. *Waterloo. 200 jaar strijd* (Amsterdam 2015) 154-155.
[9] Mark Adkin, *The Waterloo Companion* (Londen 2005) 336.
[10] Andrew Roberts, *Napoleon de Grote* (Amsterdam 2015) 894.
[11] Jacques Logie, *Waterloo. La campagne de 1815* (Brussel 2003) 87.
[12] Jacques-Olivier Boudon, *Napoléon et la dernière campagne. Les Cent-Jours. 1815* (Parijs 2015) 257.
[13] Gareth Glover, *Waterloo. Myth and Reality* (Barnsley 2014) 115.
[14] N. Vels Heijn, *Waterloo. Glorie zonder helden* (Amsterdam 1990) 98.



De Slag bij Waterloo met rechts Hougoumont. Anonieme aquatint, een uitgave van Robert Bowyer in Londen, 1816. Rijksmuseum, Amsterdam.

Historici die geloven in de schijnaanval bevinden zich in het goede gezelschap van onder meer de Brit Jeremy Black en de Duitser Johannes Willms.[15]
Aan de kennis en kunde van bovengenoemde historici hoeft men niet te twijfelen, maar dit betekent niet dat er geen ruimte is voor het stellen van vragen.

Een beeld op lemen voeten?

De voorstanders van de schijnaanval nemen als belangrijk bewijs voor hun stelling een bevel waarvan niets is terug te vinden. Werd het bevel mondeling doorgegeven? Stond het geschreven op een stukje papier dat verloren is gegaan? Dat is natuurlijk niet onmogelijk, maar het opvoeren van een onbekend bevel mist in feite iedere bewijskracht.
William Siborne ging uit van dat niet-teruggevonden bevel: 'The anxiously-looked-for moment had now arrived. The Emperor sent an order to Reille to begin the battle by an attack upon Hougomont …'[16]
Vertaling: 'Het gevreesde moment gebeurde. De keizer gaf aan Reille een bevel om de veldslag te beginnen met een aanval op Hougoumont.'
John Keegan onderschreef dit: 'Napoleon chose to attack about eleven o'clock against the Château of Hougoumont.'[17]
Vertaling: 'Napoleon besloot omstreeks 11.00 uur Hougoumont aan te vallen.'
Erwin Muilwijk noteerde in 2014: 'Around 11.30 a.m. Napoleon must have issued an order to his younger brother to launch a limited attack against the small wood in front of Hougoumont. Lieutenant-général Reille must have been informed of this, as he later expressed:
The 6th Division descended upon the wood of Hougoumont; its 1er Brigade advanced and wanted to

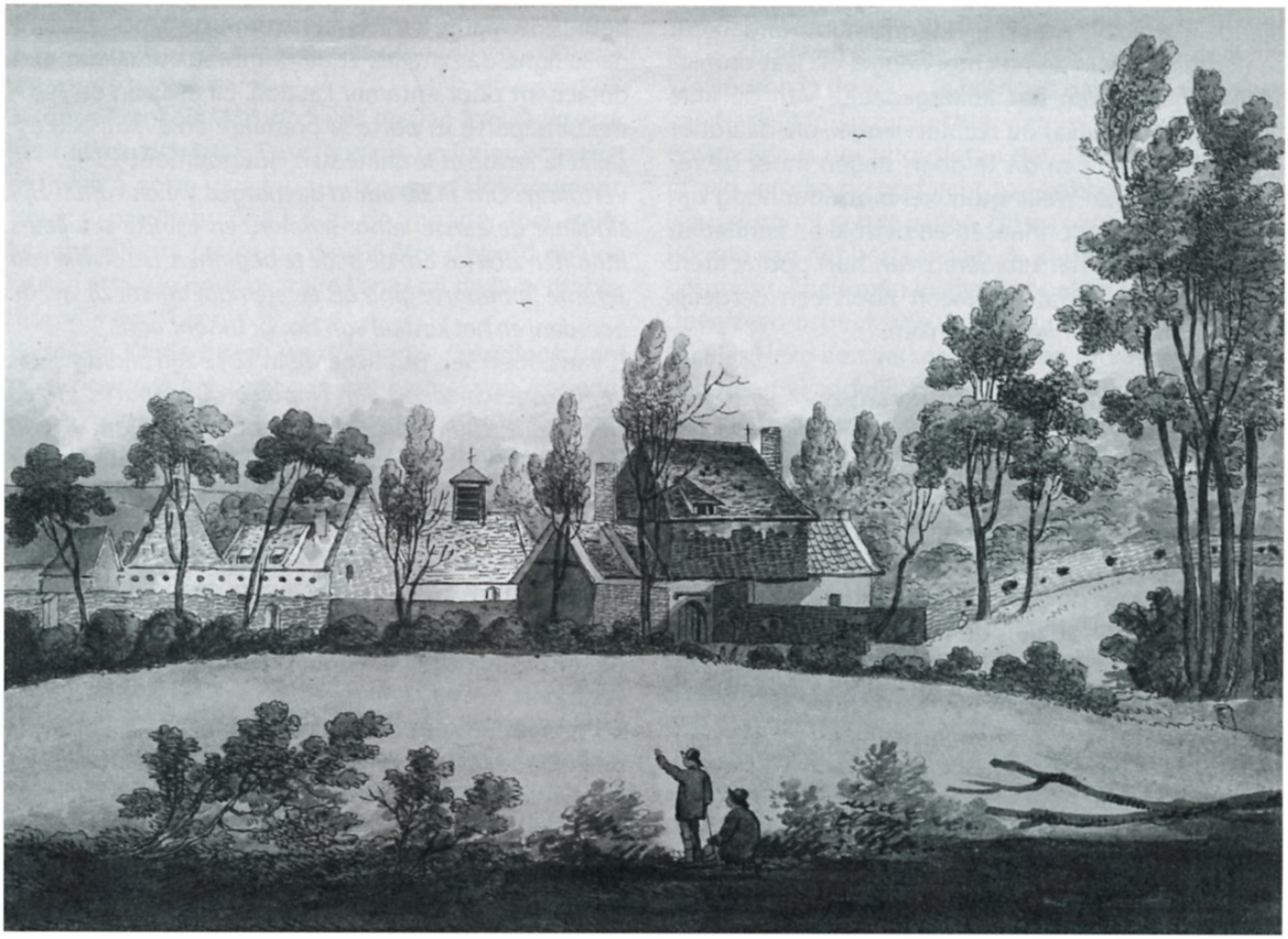
[15] Jeremy Black, *The Battle of Waterloo* (New York 2010) 99; Johannes Willms, *Waterloo. Napoleons letzte Schlacht* (München 2015) 212.
[16] W. Siborne, *History of the Waterloo Campaign* (Londen e.d. 1995) 234.
[17] John Keegan, *The Face of Battle* (New York 1978) 126.



De Nassauers bij Hougoumont. Schilderij Jan Hoynck van Papendrecht (1858-1933). Particulier bezit.
Bron: http://hoynck-van-papendrecht.nl.

overwhelm the farm with the similar name and which was strengthened, instead of maintaining itself in the hollow ground behind this wood while in front keeping up a fine line of skirmishers.'[18]
Vertaling: 'Napoleon moet omstreeks 11.30 uur aan zijn jongere broer het bevel hebben gegeven tot een beperkte aanval op het kleine bos vóór Hougoumont. Luitenant-generaal Reille moet hierover zijn geïnformeerd, zoals hij later tot uitdrukking bracht: De 6e divisie daalde af naar het bos van Hougoumont. De 1e brigade van de divisie ging voorwaarts en probeerde de boerderij, die dezelfde naam had en die versterkt was, te overmeesteren in plaats van zelf in het lagere terrein achter het bos te blijven met in haar front een scherm van tirailleurs.'
Volgens mij is hiermee het bestaan van het bevel niet bewezen.
Wie uitgaat van een schijnaanval is ervan overtuigd dat Napoleon op de hoogte was van het bestaan van de kasteelboerderij Hougoumont. Maar dat impliceert dat zij die beweren dat de keizer van Hougoumont geen notie had, gedwongen zijn de schijnaanval naar het rijk der fabelen te verwijzen. Met name Bernard Coppens heeft de overtuiging dat de Fransen niet wisten dat Hougoumont op hun pad lag en dat de aanwezigheid van de kasteelboerderij voor hen een onaangename verrassing was.[19] Zoals ik, in 2009 en in 2015, heb geschreven ben ik het in dit opzicht volledig eens met Coppens.[20] Ik kan dus niet anders dan het uitsluiten van een schijnaanval.
Was het mogelijk een schijnaanval uit te voeren gelet op de ruimte en de tijd? Zoals we weten, aarzelde Wellington op 15 juni 1815 met het geven van de marsorders aan zijn troepen omdat hij niet zeker wist of de Franse opmars naar Brussel via Charleroi of via Mons liep. De eerste berichten vermeldden weliswaar, dat de Fransen via Charleroi optrokken, maar, althans in de visie van Wellington, een opmars uit de richting Mons was verre van uitgesloten. De aanval op Charleroi zou weleens een schijnbeweging kunnen zijn om hem, Wellington, op het verkeerde been te zetten! Re-

[18] Erwin Muilwijk, *Standing firm at Waterloo* (Bleiswijk 2014) 114.
[19] Bernard Coppens, *Waterloo. Les mensonges* (Brussel, Parijs 2009) 163-164.
[20] Kees Schulten, *Waterloo (18 juin 1815. La double incertitude* (Parijs 2009) 251; en *Waterloo 18 juni 1815. De val van de Adelaar* (Zutphen 2015) 243-244.



Ruïne van Hougoumont. Anonieme ets in kleuren, Nederland, 1815-1825.
Rijksmuseum, Amsterdam.

kening houdend met de afstanden tussen Charleroi, Mons en Brussel was er voldoende ruimte en tijd voor het uitvoeren van een dergelijke schijnaanval.
Was dat ook het geval in het begin van de Slag bij Waterloo? De linies van Napoleon en Wellington lagen ongeveer 1.200 meter van elkaar verwijderd en hadden een lengte van zo'n drie kilometer. De strijd om het bos van Hougoumont begon om 11.30 uur.
De hoofdaanval door het legerkorps van Drouet d'Erlon op het linkergedeelte van de linie van Wellington startte om 13.00 uur. Wat zou er gebeurd zijn, wanneer Napoleon bevel tot de genoemde schijnaanval op Hougoumont had gegeven?
Het algemene aanvalsbevel was om 11.00 uur door Napoleon gedicteerd aan zijn chef-staf maarschalk Soult. Kort daarna zou hij een nieuw bevel uitgegeven hebben om Hougoumont aan te vallen.
'Upon reflection', aldus David Hamilton-Williams in 1993, 'Napoleon modified his initial orders. The Château Hougoumont would become a diversionary target. Its seizure would threaten Wellington's right and his line of retreat, perhaps causing him to commit reserves to bolster his right.'[21]
Vertaling: 'Bij nader inzien', aldus David Hamilton-Williams in 1993, 'moet Napoleon zijn eerste bevelen gewijzigd hebben. Het kasteel Hougoumont moest het doel van een schijnaanval worden. De overmeestering ervan zou de rechterflank van Wellington en de weg van zijn terugtocht bedreigen en hem er wellicht toe brengen reserves in te zetten om zijn rechterflank te versterken.'
Napoleon bevond zich op het moment van de bevelsuitgifte bij Rossomme, tussen de 1.500 en 1.000 meter verwijderd van Reille. Het uitvaardigen van zo'n bevel en het verspreiden ervan kost uiteraard enige tijd. Kennelijk niet al te veel want omstreeks 11.30 uur zet de brigade-Bauduin van de divisie-Jérôme de aanval in. Hougoumont wordt bedreigd en dat legt een grote druk op het rechtergedeelte van de linie van Wellington. Deze houdt zich op in het midden van de Brits-Nederlandse linie. Hij ziet, zo luidt de hypothese,

[21] David Hamilton-Williams, *Waterloo. New Perspectives. The Great Battle Reappraised* (Londen 1993) 276-277.

vijandelijke activiteiten bij Hougoumont, onderkent de bedreiging van zijn rechtervleugel en laat onmiddellijk troepen van het linkergedeelte van de linie zich verplaatsen naar de rechtervleugel, die daardoor verzwakt wordt. Om dit te doen slagen moet de reactiesnelheid van Wellington wel bijzonder hoog zijn geweest en de ordonnansen en betrokken eenheden buiten adem bij het uitvoeren van hun opdrachten! Mijn conclusie is dat Napoleon nooit een dergelijk dwaas plan had kunnen bedenken.

De beeldvorming van de schijnaanval

De verwijzing naar een schijnaanval ontbreekt in publicaties die verschenen in de periode 1815-1850. Op Sint-Helena liet Napoleon het volgende opschrijven: 'Pendant que tout se préparait pour cette attaque décisive, la division du prince Jérôme, sur la gauche, engagea la fusillade au bois de Goumont.'[22]
Vertaling: 'Terwijl alles gereedgemaakt werd voor die beslissende aanval, begon de divisie van prins Jerome een vuurgevecht in het bos van Hougoumont.'
Kolonel Toussaint-Jean Trefcon, chef-staf van de divisie-Bachelu die deel uitmaakte van het legerkorps van Reille, noteerde later: 'Au début de l'action le général Reille donna l'ordre à la division d'infanterie du prince Jérôme Bonaparte de s'emparer de la ferme d'Hougoumont.'[23]
Vertaling: 'In het begin van de operatie gaf generaal Reille aan de infanteriedivisie van prins Jerome Bonaparte het bevel om zich meester te maken van de boerderij van Hougoumont.'
De vermelding van 'la ferme d'Hougoumont' is niet juist, want op het moment van de actie wist Trefcon nog niets van de kasteelboerderij, maar wel van de aanwezigheid van het bos.
Dat de legerkorpscommandant Reille, die min of meer ter plekke was, deze actie noodzakelijk achtte, vind ik zeer waarschijnlijk. Hij zal wel het bos hebben bedoeld, want Reille was nog niet op de hoogte van het bestaan van de desbetreffende boerderij.
In 1817 publiceerde Alphonse de Beauchamp zijn *Histoire des Campagnes de 1814 et de 1815*. Hierin gaf hij een overzicht van de gevechten om Hougoumont. Er is echter geen sprake van een schijnaanval: 'A onze heures du matin, les premiers coups de canon partent de sa ligne de bataille, et de nombreux tirailleurs s'en détachent pour entamer l'action. La division de Jérôme Bonaparte se porte la première en avant; elle assaillit la ferme et le château d'Hougoumont …'[24]
Vertaling: 'Om 11.00 uur in de morgen vielen vanuit zijn slaglinie de eerste kanonschoten, en talrijke tirailleurs maakten zich los om de actie te beginnen. De divisie van Jerome Bonaparte ging als eerste naar voren; zij viel de boerderij en het kasteel van Hougoumont aan.'
E. van Löben Sels publiceerde in 1842 zijn *Bijdragen tot de Krijgsgeschiedenis van Napoleon Bonaparte. Vierde Deel. Veldtochten van 1814 in Frankrijk en van 1815 in de Nederlanden* (Den Haag 1842). Over Hougoumont beperkt hij zich tot enkele opmerkingen over de strijd, maar hij zegt niets over een eventuele schijnaanval.[25]
Dit zelfde geldt voor het standaardwerk van William Siborne, waarvan de eerste druk in 1848 verscheen.[26]
Voor zover kan worden nagegaan, wordt vóór 1850 de term schijnaanval niet in publicaties gebruikt. Dat verandert wel na 1850.
Zo schreef Alphonse de Lamartine in 1852: 'L'attaque de Reille sur Hougoumont n'était qu'une feinte.'[27]
Vertaling: 'De aanval van Reille was slechts een schijnbeweging.'
Luitenant-kolonel Charras publiceerde in 1857 zijn *De la Campagne de 1815*, een boek dat meerdere herdrukken beleefde en veel stof deed opwaaien. Over de aanval op Hougoument schreef hij: 'Le canon et la fusillade éclatèrent à l'extrême gauche de l'armée française. Reille faisait aborder la position de Goumont par la division Guilleminot.[28] Cette attaque, nous l'avons fait observer, avait pour but d'appeler sur ce point l'attention du général anglais, de l'y inquiéter et de favoriser ainsi l'opération principale, qui devait se faire contre son aile gauche. C'était une diversion; mais, pour obtenir l'effet désiré, il n'était pas indispensable qu'elle fût poussée jusqu'à la prise de la position.'[29]
Vertaling: 'Kanon- en geweervuur barstte los op de uiterst linkse zijde van het Franse leger. Reille liet eerst de positie Hougoumont aangrijpen door de divisie-Guilleminot. Deze aanval, zoals wij hebben opgemerkt, had tot doel de aandacht van de Engelse generaal op dit punt te vestigen, hem te verontrusten en een gunstige uitgangspositie te verwerven voor de belangrijkste ope-

[22] Thierry Lentz, *Mémoires de Napoléon. L'Île d'Elbe et les Cent-Jours* (Parijs 2011) 237.

[23] Colonel Trefcon, *Carnet de campage. 1793-1815* (Parijs 2003) 187.

[24] Alphonse de Beauchamp, *Histoire des Campagnes de 1814 et de 1815. Seconde Partie. Tome Deuxième* (Parijs 1817) 293-294.

[25] Löben Sels, 601-603.

[26] W. Siborne, *History of the Waterloo Campaign* (Londen e.d. 1995) 234-235.

[27] A. de Lamartine, *Histoire de la Restauration*, IV (Brussel, Leipzig 1852) 124-125.

[28] De ervaren divisiegeneraal Armand-Charles Guilleminot was aan Jérôme toegevoegd en voerde het feitelijke bevel. In het algemeen spreekt men van de divisie-Jérôme.

[29] Jean-Baptist-Adolphe Charras,. *Histoire de la Campagne de 1815. Waterloo* (Parijs 1869) 49-50.

ratie die gericht was op zijn linkervleugel. Het was een schijnaanval, maar het was niet absoluut noodzakelijk die positie te veroveren.'

Jacques-François Martin, die bij de slag aanwezig was, herinnerde zich later: 'En attendant, un furieux combat se livrait à notre gauche, au château d'Hougoument. Nous y perdîmes beaucoup de monde, fort inutilement, dit-on, car ce ne devait être d'abord qu'une fausse attaque pour distraire l'ennemi de la véritable, réservée au 1er corps.'[30]

Vertaling: 'Ondertussen werd op onze linkerflank hard gevochten om het bezit van het kasteel van Hougoumont. Wij verloren er veel mensen, totaal nutteloos zegt men, want het moest slechts een schijnaanval zijn, om de aandacht van de vijand af te leiden van de echte aanval, uitgevoerd door het 1e legerkorps.'

Martin verwijst kennelijk naar de schijnaanval. Hij publiceerde zijn herinneringen in 1867 en had daarbij publicaties, verschenen na 1850, tot zijn beschikking. Dat verklaart het gebruik van de aanduiding 'fausse attaque'.

Victor Hugo droeg het zijne bij tot de mythevorming van de schijnaanval. In zijn roman *Les Misérables* staat een uigebreide beschrijving van de Slag bij Waterloo, waarin Hougoumont niet wordt vergeten: 'L'attaque sur Hougomont avait quelque simulation: attirer là Wellington, le faire pencher à gauche, tel était le plan.'[31]

Vertaling: 'De aanval op Hougoumont had iets van een schijnbeweging: Wellington daar naartoe lokken en naar links dwingen, dat was het plan.'

De grote schrijver haalde zijn informatie onder meer uit het boek van Charras.

In het vermaarde handboek van Plantenga staat het volgende: 'Den hoofdaanval wilde de keizer richten tegen Wellington's centrum om dit te doorbreken, en zoodoende den besten en kortsten terugtochtsweg der Engelschen over Brussel naar Antwerpen te vermeesteren. De aanval in het centrum zou echter gepaard gaan met schijnaanvallen op de vleugels bij Hougomont en Frichemont, om de aandacht van den Britschen veldheer van het hoofd aanvalspunt af te leiden.'[32]

Tot op de dag van vandaag is in het collectieve geheugen de schijnaanval op Hougoumont nog springlevend. Een passende begrafenis zou op zijn plaats zijn.

Conclusies

Het verleidelijke beeld van de schijnaanval is pas na 1850 ontstaan.

Het is echter onjuist de gevechten bij Hougoumont te beschouwen als een schijnaanval met het doel om Wellington in de waan te brengen dat de hoofdaanval van Napoleon op zijn rechtervleugel was gericht.

Bovendien is het uitgesloten dat de keizer aan Reille of aan Jérôme de opdracht zou hebben gegeven om Hougoumont aan te vallen. Hij was immers niet op de hoogte van het bestaan van de kasteelboerderij Hougoumont. Zoals men in allerlei boeken kan lezen, had de keizer omstreeks 09:00 uur divisiegeneraal François-Nicolas Haxo een verkenning laten uitvoeren en deze had geen vijandelijke versterkte posities opgemerkt. Jerome Bonaparte wordt verweten dat hij tot het einde aan toe probeerde zich meester te maken van de kasteelboerderij, waardoor hij veel mankracht verloor in die heilloze onderneming. Zijn opdracht zou namelijk geweest zijn Wellington te misleiden, maar niet koste wat kost Hougoumont te veroveren. Dit is een onzinnige redenering. Hij kon namelijk niet anders!

De schijnaanval op Hougoumont was volgens sommige auteurs bedoeld om Wellington ertoe te brengen met het verzwakken van zijn linkervleugel om zijn rechtervleugel te versterken, maar, volgens sommige anderen om Wellington's troepen op zijn rechtervleugel te binden zodat die zijn linkervleugel niet konden versterken. Volgens mij betreft het hier een onbedoeld resultaat van de strijd om Hougoumont.

En ten slotte, een goede samenvatting van het probleem is te vinden in het tijdschrift *Gloire & Empire* nummer 20, september-oktober 2008: 'On voit de tout ce qui précède qu'il n'y a eu aucun ordre écrit prescrivant une attaque de diversion sur Hougoumont. Si l'on ajoute à cela le fait que manifestement l'état-major français ignorait tout de ce qui se trouvait caché derrière le bois, on peut donc raisonnablement penser que, sauf si un ou des ordres verbaux, et qui ne sont rapportés par aucun des intervenants, ont été donnés, l'attaque du château-ferme d'Hougoumont relève plus du concours de circonstances que d'une stratégie élaborée.'[33]

Vertaling: 'Uit het voorgaande blijkt dat er helemaal geen geschreven bevel was om een schijnaanval op Hougoumont uit te voeren. Als men daarbij nog bedenkt dat de Franse staf totaal onbekend was met alles wat zich achter het bos bevond, kan men zich indenken dat, behalve dan wanneer een of meerdere mondelinge bevelen, en die niet door iemand van de direct betrokkenen gerapporteerd zijn, gegeven zijn, de aanval op de kasteelboerderij van Hougoumont eerder plaats heeft gevonden door de loop der dingen dan op grond van een uitgewerkte strategie.'

[30] Jacques Jourquin, *Souvenirs de guerre du lieutenant Martin. 1812-1815* (Parijs 2007) 285.

[31] Chavanette Loris, *Waterloo. Acteurs, historiens, écrivains* (Parijs 2015) 588.

[32] Plantenga, *Strategie en Krijgsgeschiedenis. 4de geheel omgewerkte druk door L.F.Th. Vogel en J.M.J.H. Lambooy* (Breda 1910) 255.

[33] *Gloire & Empire*, 32.

Pieter Schoemaker, inspecteur van politie in Nederlands-Indië, 1921-1947

Drs. Tristan Broos

Op 19 januari 1921 ontving de twintigjarige Pieter Schoemaker (1899-1968) goed nieuws van het ministerie van Koloniën te Den Haag. De hoofdambtenaar voor Oost-Indische zaken schreef namelijk in zijn brief aan Schoemaker dat hij was aangenomen als hoofdagent van politie der 2e klasse in Nederlands-Indië. Aan deze functie was een maandsalaris van 120 gulden verbonden en hij kon al na drie jaar in aanmerking komen voor een bevordering tot hoofdagent der 1e klasse. De pasgehuwde Schoemaker had zijn sollicitatiebrief een aantal weken eerder moeten richten aan het voornoemde ministerie. Het wachten op antwoord moet behoorlijk zenuwslopend voor hem zijn geweest, daar de hoofdambtenaar in eerdere verstrekte inlichtingen aan Schoemaker schreef: 'Met het oog op het groot aantal sollicitanten en het gering aantal plaatsen is de kans op benoeming niet groot.'[1] Om te kunnen solliciteren naar de functie van hoofdagent had Schoemaker een kleinambtenaarsdiploma of getuigschrift van een vergelijkbare opleiding voor hoofdagent aan de hoofdambtenaar voor Oost-Indische zaken moeten overleggen.

De reis naar het verre Indië

Samen met zijn vrouw Catharina Johanna verliet Pieter Schoemaker op 12 maart 1921 Amsterdam per stoomschip Lombok met eindbestemming Batavia, Java.[2] Om 17.30 uur 's avonds koos de Lombok vanuit IJmuiden het ruime sop en voer het stoomschip richting Spanje. Aangekomen bij de Golf van Biskaje kwam het schip in een drie dagen durende storm terecht, waarbij een groot deel van de passagiers zeeziek werd. Verderop in de Middellandse Zee zouden ze nog een keer een storm te verduren krijgen, die in totaal twee dagen duurde. Malta werd op 23 maart 's morgen om 07.30 uur aangedaan, vanwaar uit ze achtenhalf uur later weer vertrokken. Na vier dagen varen werd Port Saïd om 20.00 uur 's avonds bereikt. Eventjes was er gelegenheid om aan wal te gaan en de Egyptische stad te bezoeken, want om 23.00 uur zou de Lombok al het Suezkanaal doorvaren. Normaal duurde de doortocht van dit kanaal zestien uur, maar door drukte moest het schip meerdere keren stilliggen om andere schepen te laten passeren. Het nachtelijk doorvaren van het kanaal zou in totaal een vertraging van twee uur geven. De temperaturen werden hoger naarmate ze dichter de evenaar naderden. De reis werd voortgezet door de Golf van Aden en de Arabische Zee en zo werd op 11 april Ceylon (het huidige Sri Lanka) bereikt. In de hoofdstad Colombo kon er weer worden gepassagierd. De dag erna werd 's avonds om 23.00 uur verder gevaren richting de evenaar, die op 15 april werd gepasseerd. Ondanks dat er gedurende de zeereis dicht onder de kust werd gevaren zag het stel maar enkele keren land. De 18e april werd de kust van Sumatra bereikt en lag het schip op 20 april voor de monding van Straat Soenda. Het einde van de zeereis was nu echt in zicht. Op 21 april meerde de ss Lombok in Tandjong Priok, de haven van Batavia, aan. Hier, in de hoofdstad van Nederlands-Indië, begon Schoemaker bij de stadspolitie zijn carrière in de rang van hoofdagent der 2e klasse. Enkele dagen later al vertrok hij naar Buitenzorg, waar hij een aantal maanden onderwijs kreeg op de politieschool aldaar.[3]

Politieschool te Soekaboemi

Aan het begin van de twintigste eeuw kreeg het KNIL (Koninklijk Nederlands-Indisch Leger) andere prioriteiten en taken en ging zich concentreren in een beperkt aantal grote garnizoenen op Java en Sumatra. De strijd tegen de binnenlandse vijand was op een aantal opstandjes na tot een einde gekomen, zo ook de ordehandhaving, die in veel gebieden door de politie werd overgenomen.
De politie in Nederlands-Indië had een aantal ingrijpende reorganisaties meegemaakt, die in 1920 leid-

[1] Nationaal Militair Museum, Documenten P. Schoemaker, objectnummer 00263942, Verzoek tot sollicitatie voor de functie van hoofdagent 2e klasse, uitnodiging om naar Nederlands-Indië te komen, 19 januari 1921.

[2] 'Passagierslijst', *De Tijd: Godsdienstig-Staatkundig dagblad* (11 maart 1921).

[3] Beknopte staat van dienst van den inspecteur van politie 1e klasse P. Schoemaker per 1 juli 1947, particuliere collectie.



Hoofdagent P. Schoemaker met zijn motorfiets te Blitar in gesprek met de plaatselijke bevolking, jaren twintig.
Particulier bezit.

den tot een centraal geleid politieapparaat. De politie moest gezaghebbend en daadkrachtig kunnen optreden, maar tegelijkertijd een professioneel en beschaafd veiligheidsmiddel kunnen bieden zonder al te veel buitensporig geweld te gebruiken. Het antwoord hierop was onder andere de oprichting van de veldpolitie. Dit alles lag in de lijn van de toen opkomende ethische politiek en de modernisering van de koloniale staat.[4] De veldpolitie was een moderne plattelandspolitie die in 1920 uit nood werd opgericht in verband met grote sociale en etnische onrust op het Javaanse platteland twee jaar eerder. Deze onrust was grotendeels te wijten aan de voedselschaarste tegen het einde van de Eerste Wereldoorlog in Europa, waardoor ook op Java een tekort aan voedsel ontstond. Hierdoor stegen internationaal de voedselprijzen in combinatie met langdurige periodes van droogte, hongersnoden en onvrede op het platteland. Daarnaast maakte een cholera-epidemie en de Spaanse griep honderden slachtoffers. De veldpolitie moest het vertrouwen van de bevolking gaan terugwinnen.[5]
Vanaf december 1921 kwam Schoemaker bij de veldpolitie in Trenggalek, Oost-Java terecht.[6]
In Trenggalek heeft hij een aantal jaren gediend, voordat hij naar het 64 kilometer oostelijker gelegen Blitar verhuisde. Op 2 maart 1922 werd zijn zoon Hermanus Jasper geboren, waarover later meer. Schoemaker werd in 1927 benoemd tot hoofdagent der 1e klasse. In datzelfde jaar werd zijn dochter Catharina Johanna geboren.[7]
Op dertigjarige leeftijd volgde Schoemaker een eenjarige cursus tot politieopziener aan de politieschool

4 M. Bloembergen, *De geschiedenis van de politie in Nederlands-Indië, uit zorg en angst* (Rotterdam 2009) 53, 172, 173, 211, 356.

5 Bloembergen, *De geschiedenis van de politie in Nederlands-Indië*, 174.

6 Nationaal Militair Museum, Documenten P. Schoemaker, objectnummer 00263953, Brief aan Pieter Schoemaker betreffende vrijstelling van oefening, 28 december 1921.

7 Beknopte staat van dienst van den inspecteur van politie 1e klasse P. Schoemaker per 1 juli 1947, particuliere collectie.



De politieschool te Soekaboemi.
Particulier bezit.

te Soekaboemi, die hij op 14 juli 1932 met succes heeft afgerond.[8]
De politieschool was sinds 1925 in Soekaboemi gevestigd en leidde het politiepersoneel in twee afdelingen op. De eerste afdeling was bedoeld voor het 'inheemse' lagere personeel en middenkader (politieagenten, posthuiscommandanten, hoofdagenten en mantri-politie[9]). De tweede afdeling was hoofdzakelijk voor de opleiding van het Europese hogere en middenkader (commissarissen en politieopzieners). In deze afdeling volgde Schoemaker zijn opleiding tot politieopziener. Deze splitsing in opleiding was kenmerkend voor het koloniaal bestuur in Nederlands-Indië en had te maken met raciale hiërarchie, waarbij hogere functies niet of nauwelijks toegankelijk waren voor inlands politiepersoneel. Europese kandidaten moesten qua lengte minstens 1,70 meter lang zijn. Het inheemse personeel 1,58 meter. De leeftijdsgrens lag tussen de 21 en 35 jaar. De politieschool te Soekaboemi was meer militair ingesteld dan de politiescholen in Nederland. De lessen bestonden uit politievakken (wetenschappelijke speurkunst, dactyloscopie oftewel onderzoek naar vingerafdrukken), gerechtelijke fotografie, de kennis der bevoegdheden en ordonnanties en het opmaken van processen-verbaal), rechtswetenschappen (bevatte de kennis over het pluralistisch rechtstelsel van Nederlands-Indië, de verschillende rechtbanken en de verschillende vormen van rechtspraak), de taal- en volkenkunde met kennis van de islam en tot slot de lichamelijke ontwikkeling. Dit vak bestond uit martiale vechttechnieken, hoog- en verspringen, worstelen, oefeningen met de karabijn en klewang, exerceren, schermen en schietvaardigheid.[10]
Acht dagen later werd Schoemaker benoemd tot politieopziener en een aantal maanden later al tot aspirant-inspecteur van politie 2e klasse bij de algemene politie met als standplaats Soerabaja. Van zijn tijd bij de politie van Soerabaja is een politierapport van zijn hand bewaard gebleven dat onderdeel uitmaakt van het persoonsensemble. Het rapport vermeldt het volgende: op 20 mei 1933 werd 's morgens een Javaan opgebracht door de Javaanse agent van politie der 2e klasse Soebean voor: 'Het opgeven van een valschen naam.' Agent Soebean had 19 mei dienst bij Post A in het immigrantenverblijf aan de Amsterdamweg

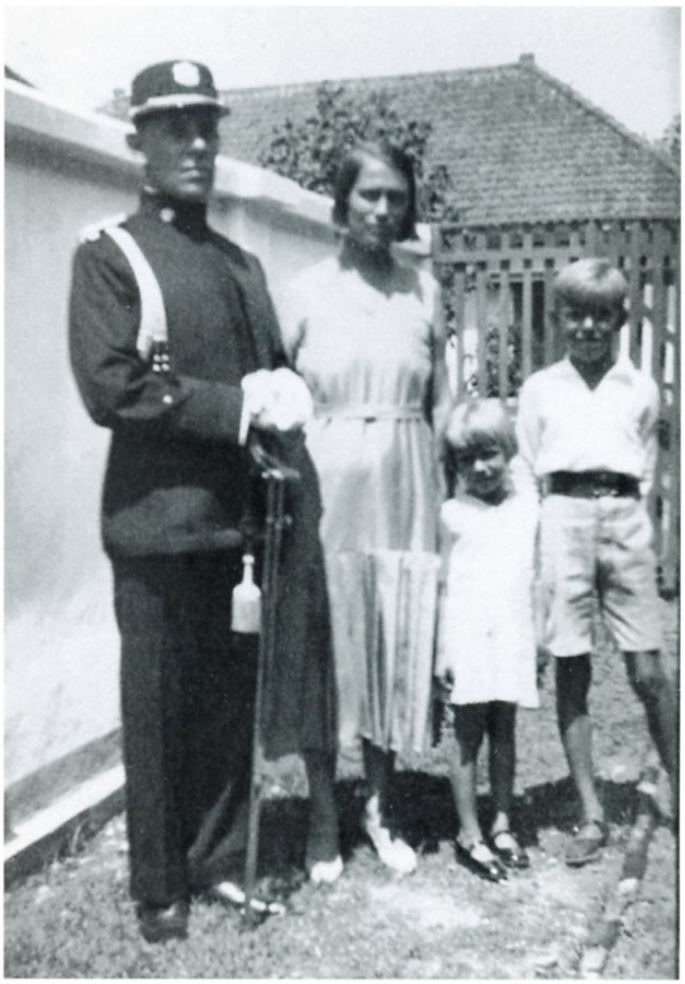
[8] 'Examen politie-opziener, wie slaagden', *De Indische Courant* (14 juli 1932).

[9] Mantri-politie is een lage inheemse politiebeambte.

[10] Bloembergen, *De geschiedenis van de politie in Nederlands-Indië*, 210-214.



Portretfoto van P. Schoemaker begin jaren dertig in zijn witte dagelijkse tenue als politieopziener 2e klasse.
Particulier bezit.



Pieter Schoemaker in zijn grote tenue als politieopziener met zijn vrouw Catharina Johanna, zoon Hermanus en dochter Catharina in 1932.
Particulier bezit.

(Tandjong Perak, haven van Soerabaja) toen een Javaan als bestuurder van een rijwiel op de openbare weg zonder handen aan het stuur voorbij reed. Verder was het rijwiel niet voorzien van een gemeentebelasting-plombe (een loden plaatje). Toen Soebean hem aanhield loog hij tegen de agent over zijn naam, werk en woonplaats. Hij vertelde dat hij Petroes heette, 26 jaar oud en smid was aan boord van een stoomschip van de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij. Op 20 mei omstreeks 10 uur had hij wachtdienst op het schip, dat gemeerd lag aan de Hollandpier te Prapat-Koeroeng. Daar herkende de Javaanse agent de persoon, die hij de dag tevoren had bekeurd. Toen hij opnieuw naar zijn naam vroeg gaf hij te kennen dat hij Karel Jacob heette en ontkende hij dezelfde persoon te zijn die de dag ervoor was bekeurd. Schoemaker schreef in zijn rapport: 'Verdachte hier omtrent door mij gehoord ontkent het hem ten laste gelegde.'
Toen werd als getuige de Javaanse agent van politie der 2e klasse Kasbolah gehoord. Hij had namelijk gezien dat agent Soebean op 19 mei de verdachte aan de Amsterdamweg had verbaliseerd.
Schoemaker schreef toen als besluit in zijn rapport: 'Kasbolah voornoemd door mij verbaliseerd met verdachte geconfronteerd erkende in hem den Javaan die Soebean voornoemd als hiervoren bedoeld had geverbaliseerd.'[11]
Op 27 juli 1933 volgde Schoemaker's volwaardige benoeming tot inspecteur van politie der 2e klasse.[12] En bijna twee jaar later vertrok het gezin-Schoemaker op 2 april 1935 voor acht maanden verlof naar Holland.[13] Op 3 december kwamen ze weer terug aan in Indië

[11] Algemeene politie ter hoofdplaats Soerabaja, jaar 1933, politierapport, art. 507 van het Wetboek van Strafrecht, Het opgeven van een valschen naam, particuliere collectie.

[12] Beknopte staat van dienst van den inspecteur van politie 1e klasse P. Schoemaker per 1 juli 1947, particuliere collectie.

[13] 'Personalia', *Soerabaijasch Nieuwsblad* (2 april 1935).



Inspecteur 2e klasse P. Schoemaker zittend in een zijspan omringd door agenten, Banka midden jaren dertig.
Particulier bezit.

waar ze zich vestigden in de residentie Bangka en Onderhorigheden.[14]

Tumult op Banka

Het eiland Banka was voor het gezin-Schoemaker tot en met de oorlog met Japan de laatste vestigingsplaats. Daar pakte Schoemaker zijn functie van inspecteur der 2e klasse bij de algemene politie weer op.[15] In 1938 volgde zijn overplaatsing naar de veldpolitie te Toboali, een zuidelijk stadje op het eiland Banka. Het politiepersoneel bestond naast de inspecteur van politie (Schoemaker) uit een mantri-politie, een posthuiscommandant en twintig politieagenten. Het politiepersoneel was gekazerneerd in een oude benteng (vesting). Schoemaker woonde met zijn gezin buiten de benteng in een woning gebouwd ten behoeve van de Bankatinwinning. Het gezin-Schoemaker beschikte over elektrische verlichting en haalde het water uit een put. Het overige politiepersoneel moest het doen met petroleumverlichting. Particuliere woningen voor Europeanen, scholen, kerken en een ziekeninrichting waren niet aanwezig. Enkele Europese families woonden in de nabijheid, alsmede een arts. Toboali beschikte over een autoweg die het stadje met het 68 kilometer noordelijker gelegen plaatsje Koba verbond. De schepen van de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij namen eens in de week groenten vanuit Java mee. Veel was ook afkomstig uit Pangkal Pinang de hoofdstad van het eiland Bangka. De levensstandaard in Toboali was vrij duur en de levensmiddelenvoorziening liet te wensen over. Bedienden moesten uit Java betrokken worden.[16]
De laatste verplaatsing van het gezin-Schoemaker volgde begin 1939 naar de noordoostelijker, op Banka, gelegen stad Muntok. Deze stad lag direct aan de Banka-zeestraat en tegenover Sumatra. Muntok bestond uit 31.336 inwoners, onder wie er 312 van Europese afkomst waren.[17] Deze plaats was veel beter geoutilleerd dan Toboali en had zelfs uitgaansmogelijkheden. Er waren een rooms-katholieke en protestantse kerk, een sociëteit, een bioscoop, een zwembad en er was

[14] 'Politie', *De Indische Courant* (3 december 1935).

[15] Beknopte staat van dienst van den inspecteur van politie 1e klasse P. Schoemaker per 1 juli 1947, particuliere collectie.

[16] *Jaarboekje 1939 no. 8, Uitgegeven door de Vereeniging van inspecteurs van politie in Nederlandsch-Indië, opgericht 21 augustus 1917* (Batavia-centrum 1939) 274.

[17] *Volkstelling 1930, voorloopige uitkomsten 2e gedeelte Buitengewesten* (Batavia-centrum 1931) 14, 15.



Busongeluk in 1940 te Muntok. Geheel rechts loopt inspecteur P. Schoemaker.
Particulier bezit.

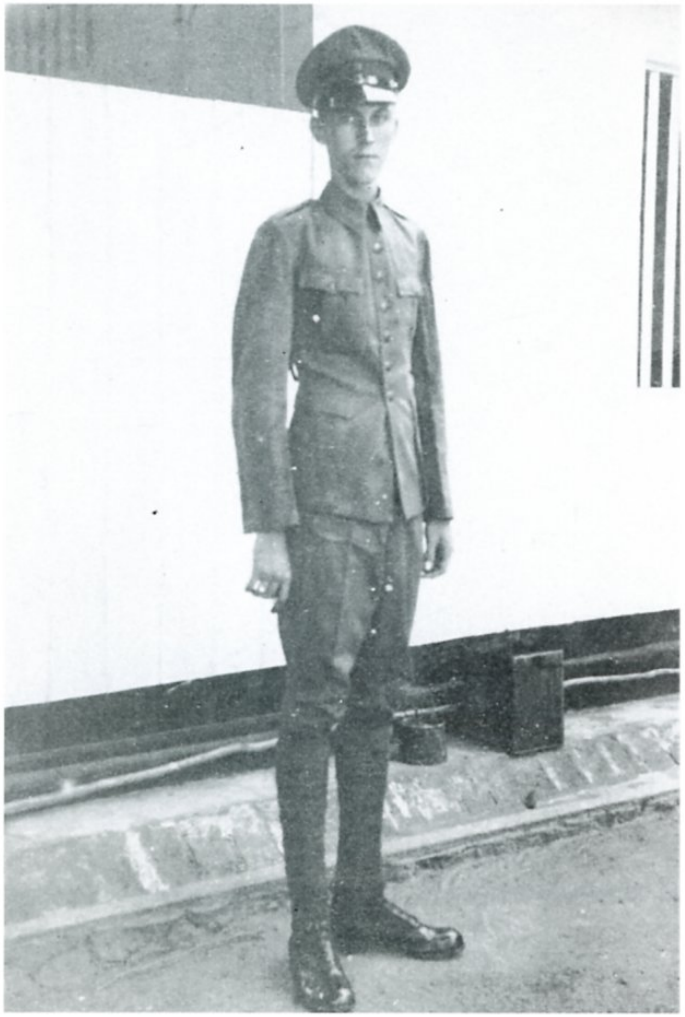
een tennisbaan. Schoemaker's leidinggevende was een inspecteur 1e klasse. Verder waren er twee mantri's, twee posthuiscommandanten en 83 agenten. Het kader woonde in dienstwoningen, het overige politiepersoneel was gekazerneerd in houten gebouwen.[18]
Een aantal maanden voor de Duitse inval in Nederland op 10 mei 1940 en de arrestatie van alle Duitsers en NSB'ers in Nederlands-Indië speelde op Banka de zaak-Verfaille. Schoemaker moet Bernardus Franciscus Verfaille, commissaris van politie 1e klasse der algemene politie, goed gekend hebben als zijn hoogste chef in Pangkal Pinang. Verfaille had namelijk op 22 november 1939 enkele exemplaren van het Nationale Weekblad in de pasanggrahan te Toboali achtergelaten en hij zou pro-Duitse uitspraken hebben gedaan. Na enig onderzoek bleek dat hij nooit lid van de NSB was geweest en dat hij ook geen NSB-sympathieën erop na hield. Toch kostte dit akkefietje hem de kop als politiecommissaris en moest hij Banka verlaten. Uit de verhoren van het politieparket kwam naar voren dat hij ongeschikt werd bevonden om nog langer onder de huidige tijdsomstandigheden actief te dienen bij de algemene politie.[19]
Op beide eilanden, Banka en Billiton, werd tin gewonnen door Gouvernements- en particuliere exploitatie. Op Banka waren in dat jaar 11.861 Chinese contractarbeiders werkzaam in de tinexploitatie. Het toezichthoudend personeel telde 523 mensen en van hen waren er 157 van Europese afkomst.[20] De bevolking van het eiland Banka bestond volgens de laatste volkstelling in 1930 uit 205.433 inwoners (mannen en vrouwen), waarvan 107.482 oorspronkelijke bewoners van Banka, 990 Europeanen en daaraan gelijkgestelden, 96.425 Chinezen en 536 afkomstig uit verschillende delen van Azië. Bijna de helft van de Chinese bevolking van Banka en Billiton was werkzaam in de tinmijnen.[21]
Van spanningen tussen de twee grootste etnische groepen op het eiland, de oorspronkelijke bewoners en de Chinese mijnarbeiders, was geen sprake. Toch was Schoemaker, behorend tot het politiekader te Muntok, eind augustus 1940 betrokken bij ernstige

[18] *Jaarboekje 1940, Uitgegeven door de Vereeniging van inspecteurs van politie in Nederlandsch-Indië, opgericht 21 augustus 1917* (Soerabaja 1940) 253, 254.

[19] 'Verfaille's ontslag, wat juist is en onjuist', *De Indische Courant* (21 augustus 1941).

[20] *Statistisch zakboekje voor Nederlandsch-Indië 1940* (Batavia-centrum 1940) 50.

[21] *Volkstelling 1930*, 14, 15.



Hermanus Jasper Schoemaker als milicien bij het KNIL in 1941 te Tjimahi.
Particulier bezit.

ongeregeldheden die waren ontstaan door een flink uit de hand gelopen pasarruzie. De oorzaak was een ruzie over een stuk vlees tussen twee Chinese mijnarbeiders en een Bankanese slager op de pasar van Muntok. Allen werden ingerekend en zouden uiteindelijk worden voorgeleid. Na korte tijd op het bureau konden ze terug naar huis in afwachting van het vonnis. Eenmaal thuisgekomen trommelden de twee Chinezen 300 mijnarbeiders op en trokken bewapend met twee meter lange stokken aan de uiteinden voorzien van kapmessen richting Muntok. Na meerdere pogingen tot interventies van de veldpolitie, de plaatselijke bestuursambtenaar en de luitenant der Chinezen, opende de politiemacht enkele kilometers buiten Muntok het vuur op de woeste menigte. Eerst een waarschuwingssalvo, waarna gericht op de menigte werd geschoten. In totaal werden zeven mijnwerkers gedood en vielen er verschillende lichtgewonden te betreuren. De politie arresteerde in totaal 33 mijnarbeiders. De volgende dag was de rust wedergekeerd.[22]

Oorlog en krijgsgevangenschap

Op 8 december 1941 verklaarde de Nederlands-Indische regering Japan de oorlog, nadat de Amerikaanse vlootbasis Pearl Harbor op Hawaï door een Japanse verrassingsaanval deels was vernietigd. Diezelfde dag werd op Banka een Japanse spion in inlandse kledij gearresteerd. Het bleek de vroegere hoofdredacteur van het Nederlands-Indische blad *Tohindo Nippo* te zijn. Eerder al was hij door de politie gearresteerd en het land uitgezet, vanwege opruiing tussen Japanners en inheemsen. Via een vissersboot was hij het land binnengesmokkeld en werd hij gesnapt met 57.000 gulden op zak.[23]
Door het uitbreken van de oorlog met Japan werd ook Schoemaker's negentienjarige zoon Hermanus Jasper onder de wapenen geroepen en gelegerd te Tjimahi, dichtbij Bandoeng, op Java. Door de oorlogsontwikkelingen zou de rest van het gezin hem niet meer in levende lijve terugzien.[24]
Naast de veld- en algemene politie waren er op Banka geen militaire garnizoenen aanwezig. Bij een eventuele vijandelijke aanval zouden er dus troepen van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) vanaf Java of Sumatra naar het eiland moeten worden gestuurd. De residentie Banka en Onderhorigheden viel onder het Territoriaal Commando Zuid-Sumatra en stond onder leiding van luitenant-kolonel der infanterie Laurens Nicolaas Wouter Vogelesang. Alleen in de residenties Palembang en Djambi waren garnizoenen aanwezig. Door de snelle Japanse verovering van de oliegebieden bij Tarakan (12 januari 1942) en Balikpapan (24 januari 1942) werd het dichtbij Muntok gelegen Palembang, in Zuid-Sumatra, steeds belangrijker in betekenis.[25] Daarop zou het Xe bataljon uit Batavia Palembang gaan versterken en werd het IXe bataljon naar Banka en Billiton gedirigeerd. Het IXe bataljon infanterie, afkomstig uit Tjimahi, stond onder leiding van majoor Jan Willem George Alexander Hoedt. Begin februari 1942 landde een deel van het bataljon op Banka en het andere deel op Billiton. Met vrachtauto's werden de KNIL-troepen dichtbij Pang-

[22] 'De ongeregeldheden op Bangka, oorzaak was meeningsverschil tusschen mijnwerker en slager, politie moest vuur openen, zeven dooden, 23 gewonden', *De Sumatrapost* (16 januari 1941).

[23] 'Japanse spionnage', *Amigoe di Curacao: Weekblad voor de Curacaosche eilanden* (29 januari 1942).

[24] Nationaal Archief, Interneringskaarten Nederlandse krijgsgevangenen, H.J. Schoemaker.

[25] C. van den Hoogenband e.a., *Nederlands-Indië contra Japan, deel VI, De strijd op Ambon, Timor en Sumatra* ('s-Gravenhage 1950) 61, 65.

kal Pinang afgezet en sloegen ze daar hun bivak op. De bevolking bestond daar voor het grootste deel uit Chinese tinmijnwerkers die de KNIL-militairen niet erg goed gezind waren. Na een verblijf van twee weken kwam het bericht dat de Japanse troepen bij Muntok waren geland. Zonder het gevecht aan te gaan werden de KNIL-troepen terug naar Java gebracht. Het andere deel dat op Billiton was geland had een minder voorspoedige terugreis, doordat hun schip door Japanse bommenwerpers werd gebombardeerd.[26]
De Japanse 38e divisie, afkomstig uit Frans Indo-China (het tegenwoordige Vietnam) landde op 15 februari 1942 op het eiland Banka en veroverde het vliegveld van Muntok. Van daaruit rukten de Japanse troepen op naar de Sumatraanse kust en voeren de rivier de Moesi op. In combinatie met Japanse legerparachutisten werd Palembang aangevallen en veroverd. De belangrijke olieraffinaderijen, deels vernietigd, waren eveneens op 15 januari in Japanse handen gevallen.[27]
Enkele weken na de bezetting van de zuidelijke residenties, waaronder Banka en Billiton, werden de burgers geïnterneerd. Hieronder viel ook het gezin-Schoemaker. Mogelijk dat Pieter Schoemaker zijn functie van inspecteur nog iets langer heeft mogen uitvoeren totdat de Japanners deze taak uiteindelijk overnamen. Hermanus Jasper Schoemaker werd op 8 maart 1942 te Bandoeng krijgsgevangen gemaakt en op Java geïnterneerd.[28]
De Europese burgermannen van Banka en Billiton, voor zover nog achtergebleven, werden begin april 1942 geïnterneerd in de gevangenis van Pangkal Pinang. Daar bleven ze ruim twee jaar gevangen, totdat ze naar het mannenverzamelkamp in Muntok werden overgeplaatst. De Europese vrouwen en kinderen van beide eilanden waren eerder al bijna allemaal geëvacueerd. In Muntok werden vanaf september 1943 en oktober 1944 alle Europeanen uit geheel Zuid-Sumatra geïnterneerd. De mannen in de gevangenis, en de vrouwen en kinderen in een barakkenkamp buiten de stad. Stelselmatige uithongering en het ontbreken van medische zorg maakten het leven in deze kampen extreem zwaar.[29]
In het krijgsgevangenkamp op Java kreeg Hermanus Jasper Schoemaker een ontsteking aan zijn darmen, waarvan hij op 18 februari 1943 uit het hospitaal werd ontslagen. Inmiddels werd hij via een zeetransport naar Japan vervoerd waar hij enkele maanden later in het Fukuoka-krijgsgevangenenkamp aankwam.[30]
Deze transporten van krijgsgevangenen moeten verschrikkelijk zijn geweest. Weken opeengepakt met andere gevangenen in bloedhete ruimen, nauwelijks eten, geen hygiëne en gevaar voor geallieerde onderzeeërs en vliegtuigen. Vanuit het Fukuoka-kamp stuurde Hermanus Jasper zijn ouders en zuster in 1943 een laatste teken van leven: 'Dearest parents and sister, I am healthy. Hope you the same. Am in Japan working. Happy New-year. Heartily greetings,Your loving son, H.J. Schoemaker.'[31] Begin december 1944 werd hij in de Futase kolenmijn te werk gesteld. Deze mijn was een onderdeel van de Nittetsu Mining Company en was gelegen in Futase-machi Kaho-gun in de Fukuoka-ken Prefectuur. Op 11 december 1944 kwam hij in de mijntunnel lelijk ten val waarbij hij overleed. Zijn as werd op 20 september 1945 aan de Amerikaanse kapitein Rosco Price overgedragen.[32]
Na verblijf in de eerste lokale kampen op Muntok werden de Europese geïnterneerden uiteindelijk overgebracht naar een afgelegen rubberonderneming Belalau bij Loeboeklinggau. Zowel in Muntok als in Belalau zijn naar verhouding veel doden gevallen. De kampbewoners werden na de Japanse capitulatie op 15 augustus 1945 door een geallieerde verkenningsgroep bevrijd en naar Palembang overgebracht.[33]

Besluit

Van totale blijdschap zal bij de bevrijding van het gezin-Schoemaker in Nederlands-Indië geen sprake zijn geweest, daar zij hun zoon in de oorlog hadden verloren. Pieter Schoemaker en zijn gezin waren van 7 maart 1942 tot en met 3 oktober 1945 geïnterneerd geweest, maar hadden de oorlog overleefd. Het gezin vertrok naar Batavia, waar Pieter korte tijd inspecteur werd van de militaire politie in het Tjideng-kamp. Op 29 januari 1946 werd hij benoemd tot inspecteur van politie 1e klasse. In een normale situatie zou hij al op 1 augustus 1942 tot deze rang zijn bevorderd. Het gezin-Schoemaker vertrok op 26 juni 1946 met de ms

[26] W.F. van den Broek, 'Oorlogbelevenissen op het eiland Banka', *Stabelan, periodiek van de Stichting Vriendenkring oud KNIL artilleristen*, 7e jaargang nr. 4 , 18 februari 1981 (Dordrecht 1981) 8, 9.

[27] *Japanese Monograph no. 66, The invasion of the Netherlands East Indies (16th Army)* (Tokyo 1958) 5.

[28] Nationaal Archief, Interneringskaarten Nederlandse krijgsgevangenen, H.J. Schoemaker.

[29] J. van Dulm e.a., *Geïllustreerde atlas van de Japanse kampen in Nederlands-Indië 1942-1945* (Purmerend 2000) 69, 73.

[30] Nationaal Archief, Interneringskaarten Nederlandse krijgsgevangenen, H.J. Schoemaker.

[31] Standaardkaart van het Japanse leger voor het verzenden van berichten door krijgsgevangenen aan familie of vrienden, H.J. Schoemaker aan familie-Schoemaker, 1943, particuliere collectie.

[32] Nationaal Archief, Interneringskaarten Nederlandse krijgsgevangenen, H.J. Schoemaker.

[33] Dulm, *Geïllustreerde atlas van de Japanse kampen in Nederlands-Indië 1942-1945*, 69.

Sibajak voorgoed terug naar Nederland en zou zich gaan vestigen in Soestdijk. Na 25 jaren bij de Nederlands-Indische politie dienst te hebben gedaan, ging Pieter Schoemaker op 1 juli 1947, 48 jaar oud, met pensioen.[34]
De aanleiding voor het schrijven van dit artikel was het interessante persoonsensemble van Pieter Schoemaker, inspecteur van politie 1e klasse, afkomstig uit een particuliere collectie. Dit ensemble bestaat uit een fotoalbum, enige documenten en een routekaart van de Stoomvaartmaatschappij Nederland naar het voormalige Nederlands-Indië . Op deze kaart werden door Pieter aantekeningen gemaakt gedurende de zeereis. De verdere politie-nalatenschap van Pieter Schoemaker, die onder andere bestaat uit fotomateriaal, documentatie en objecten is verdeeld over het Nationaal Militair Museum en het Veiligheidsmuseum PIT.

[34] Documentatie met betrekking tot P. Schoemaker, particuliere collectie.

DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT DE VOLGENDE MILITARIABEURS:

Zie voor nieuwe beursdata: www.stichtingsmv.nl

aanvang: 09.00 uur - einde beurs 13.00 uur
De nieuwe vaste locatie voor de beurzen is:
Expohal Houten, Meidoornkade 24, 3912 PR Houten

S.M.V. donateurs en hun dames hebben gratis toegang;
militairen in uniform en houders van een veteranenpas half geld;
overige bezoekers € 3,50 p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

INLICHTINGEN
Joop en Ria de Blij - 015 212 18 58
www.stichtingsmv.nl

Schiphol als Nederlands militair vliegveld 1916-1940

Deel 2: De militaire functie van Schiphol 1920-1940

Dr. Dirk Starink



Luitenant Albert Plesman kreeg in 1919 verlof om de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) te organiseren. Daarna trad hij in dienst van de KLM.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag (NIMH).



Het ELTA-terrein in Amsterdam-Noord vanuit de lucht bezien. Na afloop vestigde vliegtuigbouwer Anthony Fokker zijn vliegtuigfabriek in de hallen van de ELTA.
NIMH.

In het vorige deel is beschreven hoe het vliegveld bij Fort Schiphol in 1916 werd gesticht als tweede vliegkamp voor de Luchtvaartafdeeling (LVA) van het Nederlandse leger binnen de veilige Stelling van Amsterdam. Vlak voor de wapenstilstand van 11 november 1918 vond een detachement van de Soesterbergse LVA op het vliegkamp Schiphol een onderkomen. Dit tweede deel beschrijft de militaire functie van Schiphol in de jaren tussen de beide wereldoorlogen, toen Schiphol vooral bekendheid kreeg als de nationale luchthaven voor het burgerluchtverkeer.

De jaren van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) hadden een enorme ontwikkeling en groei van de militaire luchtvaart te zien gegeven. Na de wapenstilstand van 11 november 1918 probeerden velen die ontwikkeling dienstbaar te maken aan het vreedzaam gebruik van met name de bommenwerpers voor het vervoer van personen, post en vracht. Ook in Nederland hadden twee officieren van het Soesterbergse luchtwapen, de luitenants Albert Plesman en Marie Louis Johan Hofstee hun ideeën over het toekomstig luchtverkeer bij hun commandant, majoor Walaardt Sacré, onder de aandacht gebracht. Deze was van oordeel dat de militaire luchtvaart nu de civiele toepassingen van de luchtvaart moest helpen ontwikkelen. Hij gaf beide officieren een halfjaar verlof om hun plannen uit te werken voor het organiseren van de grootscheepse Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA). Deze vond in augustus en september 1919 in Amsterdam-Noord plaats en was een enorme publiekstrekker. De grote buitenlandse belangstelling voor de ELTA bleek uit een fors aantal deelnemende vliegtuigen die via Soesterberg - de hoofdvestiging van de LVA met alle faciliteiten - arriveerden en in Amsterdam werden gedemonstreerd. Onmiddellijk na afloop van de ELTA werd de voortvarende organisator Plesman door de oprichters van de eerste Nederlandse luchtvaartmaat-

schappij-in-oprichting, de KLM, gevraagd de operationele leiding van dit bedrijf op zich te nemen.[1]

De KLM en Schiphol

Vanaf begin 1919 hadden verschillende commissies het vraagstuk van het luchtverkeer bestudeerd en zich vooral in Engeland op de hoogte gesteld van de plannen daar. De algemene opvatting was dat men in ons land niet kon afwachten terwijl de Engelsen zich meester maakten van de luchtverbindingen in Europa en op termijn ook via Nederlands-Indië naar Australië. Terwijl in Engeland alle militaire en civiele luchtvaart centraal vanuit het *Air Ministry* werd gecoördineerd, bleven de Nederlandse departementen van Oorlog, Marine en Koloniën zich bezighouden met de militaire luchtvaart. Het departement van Waterstaat, dat ook als transportministerie fungeerde, kreeg voor de burgerluchtvaart de overheidstaken wet- en regelgeving, toezicht en typekeuring te vervullen. In verband met de laatste twee taken kreeg Waterstaat met ingang van 1 januari 1920 de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL)[2] onder zijn hoede. De totstandbrenging van een luchtvaartmaatschappij liet de overheid in de toenmalige politieke context nadrukkelijk over aan het particulier initiatief met adviezen van de Commissie voor Luchtvaartverkeer van de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart (KNVvL). Commissielid en algemeen secretaris van de KNVvL jhr. Isaac van den Berch van Heemstede wist in de zomer van 1919 enkele topmensen uit het Nederlandse bedrijfsleven te interesseren voor de oprichting van een Nederlandse luchtvaartmaatschappij en daarvoor het nodige startkapitaal te verschaffen. Zo werd op 7 oktober 1919 bij notaris Stoop in Den Haag de N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en de Koloniën (KLM) opgericht met Plesman aan het roer.[3]
Ook in de landen om ons heen ontstonden op deze wijze beginnende luchtvaartmaatschappijen die in augustus 1919 op initiatief van Van den Berch van Heemstede met de oprichters van de KLM in Den Haag overleg voerden over samenwerking op de luchtroute London-Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen met doorverbinding naar Malmö. De samenwerking ter exploitatie van die luchtlijn kreeg op 25 augustus 1919 gestalte in de vorm van de *International Air Travel Association* (IATA). De vraag via welk vliegveld Amsterdam moest worden aangevlogen was echter nog niet beantwoord. Het nog sporadisch Nederland aandoende luchtverkeer en de deelnemers aan de ELTA maakten in 1919 nog vooral van Soesterberg gebruik, maar dit vliegveld lag tame-



Een van de eerste passagiersvliegtuigen die in verband met de ELTA op Soesterberg landden was de door Frits Koolhoven in opdracht van de British Aerial Transport Company ontworpen FK.26.
NIMH.

lijk ver van de grote steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Toch was scheidend commandant van de LVA Walaardt Sacré welwillend en schreef in zijn laatste maandrapport aan OLZ Willem Frederik Pop:

'Aangezien het terrein te SOESTERBERG voorloopig, zoolang er geen andere terreinen beschikbaar zijn een gewild landingsterrein zal zijn voor buitenlandsche vliegers en er reeds nu en dan vreemde vliegtuigen landen, al dan niet met aangevraagde vergunning, is het wenschelijk om principieel uit te maken of daartegen bezwaar bestaat. M.i. bestaat er geen bezwaar tegen zoolang dergelijke landingen geen hinder opleveren voor den dienst en is er integendeel alles voor te zeggen om het in opkomst zijnde burgerluchtverkeer zooveel mogelijk te helpen. Wanneer daarmede accoord gegaan wordt zou kunnen worden toegestaan dat te SOESTERBERG en te SCHIPHOL buitenlandsche vliegtuigen landen en, voor zooveel noodig en mogelijk, ook geholpen zullen worden.'

Om duidelijk te maken dat verblijf op een militaire basis geen recht maar een gunst betrof, adviseerde hij een tarief te hanteren van ƒ 5,00 per nacht voor onderbrenging in een vliegtuigloods of ƒ 2,50 bij stalling in de open lucht; alle andere voorkomende werkzaamheden, zoals reparaties en de levering van olie en benzine, was hij bereid tegen kostprijs te verrichten.[4]

[1] M.L.J. Dierikx, *Bevlogen jaren. Nederlandse burgerluchtvaart tussen de wereldoorlogen* (Houten 1986) 23-29.

[2] Het tegenwoordige Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).

[3] Dierikx, *Bevlogen jaren*, 29-30.

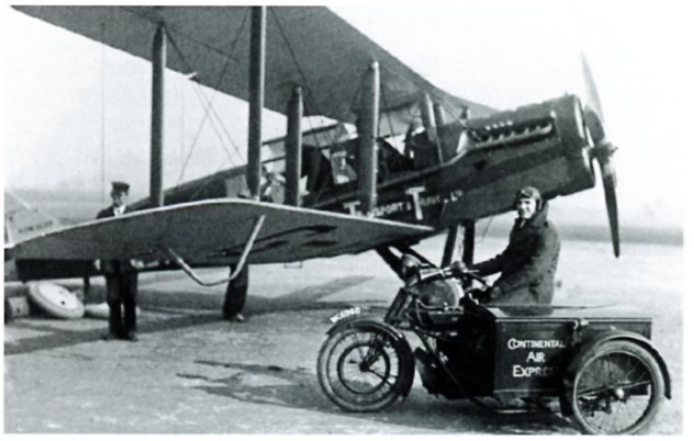
[4] Nationaal Archief Den Haag (NL-HaNA), Militaire luchtvaart en luchtverdediging, 1910-1940, toegang 2.13.85, inventarisnummer 116, Maandrapport juni-september 1919 van C-LVA aan OLZ van 10 oktober 1919, nr. 2377 Geheim; M.L.J. Dierikx, *Blauw in de lucht*. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij 1919-1999 (Den Haag 1999) 11-21.

In de opbouw van zijn nieuwe luchtvaartmaatschappij zocht Plesman in eerste instantie samenwerking met de Britse luchtvaartmaatschappij Air Transport & Travel (AT&T), van welke hij vliegtuigen en vliegers kon huren voor de dienst op Londen. Als thuisbasis voor de KLM had Plesman nog in oktober 1919 het nabij Wassenaar gelegen vliegveldje Maaldrift op



Het vliegveld Maaldrift met KLM-hangar.
NIMH.

het oog en liet hij daar een houten vliegtuigloods bouwen. Als belangrijke eerste klant voor de KLM diende zich directeur-generaal Evert Westerveld van de Posterijen en Telegrafie (P&T) aan voor het vervoer van luchtpost. Plesman wilde als eerste een luchtlijn Londen-Maaldrift openen, waarbij hij passagiers en post uit Amsterdam, Rotterdam en Den Haag per auto van en naar Maaldrift dacht te vervoeren. Westerveld stond er echter op dat de post zo dicht mogelijk bij de zakelijk belangrijke steden Amsterdam en Rotterdam kon worden afgeleverd. De gemeente Rotterdam was inmiddels druk doende een vliegveld aan te leggen aan de Waalhaven. Na de nodige onderhandelingen koos Plesman eieren voor zijn geld en zo kon het gebeuren dat op 17 mei 1920 de eerste Airco DH.16 van AT&T in KLM-dienst niet op Maaldrift maar op het dichter bij Amsterdam gelegen militaire vliegveld Schiphol landde. Daar had zich een welkomstcomité verzameld met directies van de KLM, P&T, Publieke Werken van Amsterdam en de commandanten van de LVA en Schiphol. Gelet op het grote aandeel van het postvervoer verlegde Plesman in overleg met het departement van Waterstaat zijn thuisbasis voorlopig naar Schiphol. Toen in september 1920 de KLM-dienst op Hamburg en Kopenhagen van start ging, landde de eerste gehuurde Junkers van de *Deutsche Luft Reederei* (DLR) ook op Schiphol.[5]
Gelijktijdig met de voorbereidingen van de geregelde



Een Airco DH.16 van Air Transport & Travel, waarmee de eerste lijnvlucht van de KLM werd gemaakt.
Bron: Wikipedia.

luchtdienst naar Nederland was op 1 mei 1920 op het departement van Waterstaat een Bureau Luchtvaart opgericht onder leiding van de oud-marineofficier Emile de Veer. Als een der eerste activiteiten ging De Veer in overleg met de departementen van Oorlog en Marine en het stadsbestuur van Amsterdam om het geregelde luchtverkeer naar Amsterdam mogelijk te maken, dat wil zeggen met landvliegtuigen naar Schiphol en met watervliegtuigen naar het marinevliegkamp Schellingwoude. Tegenover De Veer had de Amsterdamse wethouder Willem de Vlugt aangegeven dat de stad graag zag dat Schiphol zou worden aangewezen voor het civiele luchtverkeer en toegezegd alle medewerking te verlenen aan het verbeteren van de wegverbinding naar het vliegveld. Eerdere Amsterdamse plannen voor een gecombineerde vlieghaven voor land- en watervliegtuigen tegenover Schellingwoude op het eiland Zeeburg (kosten ƒ 3,15 miljoen) en voor de aanleg van een vliegveld in de Amsterdammerpolder (kosten ƒ 36.000) waren al terzijde geschoven. Het duurde nog tot 24 juni 1920 dat minister van Oorlog Pop het militaire vliegveld Schiphol officieel voor medegebruik als burgerluchthaven aanwees. Waterstaatsminister Adriaan König, die zich opwierp als belangenbehartiger van de KLM, kreeg van Pop gedaan dat er in het najaar van 1920 - de luchtdiensten zouden in de winter stoppen - in ieder geval dagelijks vier verkeersvliegtuigen op Schiphol mochten landen. De voorwaarden waren soepel: de aankomst van een vliegtuig moest een etmaal tevoren aan de militaire autoriteiten worden gemeld en voor een tarief van één cent per pk motorvermogen van het vliegtuig kreeg de vlieger hulp bij landing en vertrek, hulp bij het bijvullen van olie en benzine en bij het aanslaan van de motor, alsmede informa-

[5] Dierikx, *Blauw in de lucht*, 22-23.

tie over de weersgesteldheid langs de route. Voor de berging van vliegtuigen en de afhandeling van passagiers en vracht kreeg de KLM op Schiphol voorlopig de beschikking van een van de zes militaire houten vliegtuigloodsen. Door de zorg van Waterstaat kreeg deze vliegtuigloods enige afgeschermde ruimtes om te dienen als wachtruimte, als slaapgelegenheid voor de bemanningen en als kantoortjes voor de douane en passencontrole. De militaire dienstverlening aan de burgerluchtvaart op Schiphol ging uiteraard verder, zoals de zorg voor de toestand en de verlichting van het landingsterrein, de brandveiligheid, de geneeskundige dienst en de nutsvoorzieningen.[6]

Touwtrekken om Schiphol

Door de groei van de LVA en de noodzaak van het opslaan van mobilisabele vliegtuigen was uitbreiding van Schiphol wenselijk. Op kosten van het departement van Oorlog (ƒ 209.700) verrees in 1921 aan de zuidzijde van het vliegveld een nieuwe ijzeren hangar (A) met vloeroppervlak van 2.800 vierkante meter en schuifdeuren over de volle breedte van meer dan honderd meter. Aan de achterzijde van deze hangar bouwde de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek van Anthony Fokker een jaar later een grote loods. Deze diende om de vliegtuigen die in Amsterdam-Noord in de Fokkerfabriek, gehuisvest in de voormalige ELTA-gebouwen, waren gebouwd en per dekschuit naar Schiphol werden gevaren, te kunnen monteren en invliegen. Het departement van Waterstaat gaf begin 1921 opdracht tot de bouw van een hotel-restaurant vlak voor de ingang van het vliegveld aan de Ringvaartdijk. Dit was een beperkte poging om het ongemak van de nog tijdrovende lucht- en wegverbinding te verlichten. Met een bijdrage van de gemeente Amsterdam kwam de exploitatie in handen van de KLM. Niettemin was het op Schiphol in de beginjaren behelpen met minimale faciliteiten, vanwege de situatie dat niet duidelijk was wie verantwoordelijk was voor de aanpassing van Schiphol aan de toenemende eisen van het groeiende luchtverkeer. Vooral de toestand van het vliegterrein en ruimte voor de hangars was in de natte tijd zodanig slecht dat het soms nodig was dat KLM-personeel passagiers naar het vliegtuig moesten dragen. Bovendien beschadigde een storm op 7 november 1921 drie houten vliegtuigloodsen en enige vliegtuigen.[7]

Na afloop van de winterstop 1920/21 begon de KLM de dienst ook met eigen Fokker-vliegtuigen en met van de LVA afkomstige piloten te vliegen. In december 1919 had de Rotterdamse gemeenteraad ingestemd met het beschikbaar stellen van een krediet van anderhalf miljoen gulden voor de aanleg van een vliegveld voor commercieel luchtverkeer aan de zuidzijde van de nog verder uit te breiden Waalhaven. Vanzelfsprekend kreeg de KLM het verzoek ook dit nieuwe vliegveld in haar routenet op te nemen, hetgeen op 26 juli 1920 leidde tot een eerste tussenlanding van het postvliegtuig van Amsterdam naar Londen. Op 10 december van dat jaar liet Plesman Rotterdam weten dat de KLM in 1921 dagelijkse diensten zou gaan onderhouden van Amsterdam naar Londen, Brussel-Parijs en Hamburg en dat alle vluchten via Rotterdam zouden gaan. Bovendien kreeg Plesman op Waalhaven de beschikking over de grote hangar die daar eind



Deze Fokker F.II was de eerste in een lange reeks Fokker-vliegtuigen die bij de KLM dienst deden.
NIMH.



Het aan de Ringvaartdijk gebouwde hotel-restaurant met twee van de houten militaire vliegtuigloodsen op de achtergrond.
NIMH.

[6] A.M.C.M. Bouwens en M.L.J. Dierikx, *Op de drempel van de lucht. Tachtig jaar Schiphol* (Den Haag 1997) 55-57; *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 7 juli 1920.

[7] Handelingen Tweede Kamer (HTK), 1922-1923, bijlagen, 2 VIII nr. 6, opgave van in 1921 voltooide gebouwen; *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 26 augustus 1921.

1921 verrees en waarnaar de op Schiphol provisorisch ondergebrachte Technische Dienst van de KLM in maart 1922 verhuisde. De snelle opkomst van het Rotterdamse vliegveld zette het vraagstuk van de exploitatie van vliegterreinen voor het burgerluchtverkeer en met name van Schiphol op de politieke agenda.[8]
De oorspronkelijke beleidslijn van minister König van Waterstaat was dat het Rijk zorg zou dragen voor de inrichting, het onderhoud en de exploitatie van de luchthavens voor het algemeen burgerlijk luchtverkeer. Daarbij ging König ervan uit dat de grote steden, die het meest profiteerden van een nabijgelegen luchthaven, het Rijk voor een belangrijk deel van de kosten tegemoet zouden komen. Vanaf begin 1921 was het beheer en onderhoud van Schiphol geheel voor rekening van Waterstaat, terwijl het onroerend goed in eigendom bleef bij Oorlog. Tegen die achtergrond had König het Amsterdamse gemeentebestuur in 1920 benaderd met de vraag of het bereid was, tegenover de investering van het Rijk van één miljoen gulden in Schiphol, aan de jaarlijkse kosten voor onderhoud en exploitatie ter hoogte van ƒ 300.000 bij te dragen. Bovendien leek minister Pop van Oorlog op 19 januari 1921 wel genegen het militaire vliegveld Schiphol over te dragen aan Waterstaat, mits de door hem voorgestelde fusie tussen de vliegdiensten van leger en marine dat vliegveld overbodig maakte. In juli 1921 maakte minister Pop echter bij de kabinetsreconstructie plaats voor Jannes Johannes Cornelis van Dijk, die geen voorstander was van deze fusie en Schiphol wilde behouden voor de landsverdediging. Op hetzelfde moment trad als minister van Financiën jhr. Dirk Jan de Geer op die met een verslechterende economie te maken kreeg. Op zoek naar bezuinigingen drong hij er bij zijn ambtgenoten op aan het burgerluchtverkeer op Schiphol volledig te beëindigen en geheel op het Rotterdamse vliegveld Waalhaven buiten bezwaar van 's lands schatkist te concentreren. Alleen als Amsterdam de totale exploitatie van Schiphol voor haar rekening wilde nemen, was De Geer bereid het voor de burgerluchtvaart te behouden.[9]
Ondertussen had het departement van Oorlog ook met bezuinigingen te maken gekregen. Op Prinsjesdag 1922 maakte minister Van Dijk bekend dat de LVA door vermindering van de aankoop van nieuwe vliegtuigen en inkrimping van het vliegbedrijf in zijn geheel op Soesterberg kon worden geconcentreerd. Ondanks het opheffen van het permanente LVA-detachement met ingang van 1 november 1922 moest het vliegveld Schiphol volgens de minister toch in handen van het departement van Oorlog blijven. Het bestaande medegebruik door de burgerluchtvaart kon worden voortgezet, waarvoor een kleine groep militairen op Schiphol achterbleef om de loodsen en andere gebouwen te onderhouden en het inkomend en uitgaand militair en civiel vliegverkeer af te handelen.[10]
Vooruitlopend op de officiële bekendmaking van dit besluit hadden de C-LVA en de EAI te Amsterdam van minister Van Dijk opdracht gekregen een regeling op te stellen voor het medegebruik van Schiphol door de gemeente Amsterdam, die er in augustus 1922 opnieuw op had aangedrongen Schiphol in eigendom te verwerven. Deze ontwerpregeling voorzag in het medegebruik van een gedeelte van het luchtvaartterrein, het aanbieden van telegrammen aan het radiografisch station en het gebruik van de grote ijzeren hangar. De zes oudere vliegtuigloodsen bleven noodzakelijk voor het bergen van mobilisabele vliegtuigen en ook moest Schiphol voor de opleiding van militaire vliegers beschikbaar blijven. Op basis van deze regeling besliste de minister op 16 november 1922 dat van een overdracht van Schiphol aan Amsterdam geen sprake zou kunnen zijn. Ook liet Van Dijk aan zijn ambtgenoot van Waterstaat weten dat van een overdracht van Schiphol aan dat departement evenmin sprake kon zijn. Wel zegde hij toe in de regeling met Amsterdam rekening te zullen houden met de wensen van Waterstaat. Aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam verzekerde minister Van Dijk ten slotte in het kader van medegebruik van Schiphol:



Het vliegveld Waalhaven te Rotterdam was in de jaren twintig een geduchte concurrent voor Schiphol. De KLM had er zijn Technische Dienst gevestigd.
NIMH.

[8] J.W. de Wijn, *Woorden en daden in de geschiedenis van de Rotterdamse luchtvaart* (Rotterdam 2006) 45-47 en 64.

[9] Handelingen Eerste Kamer (HEK) 1921-1922, bijlage, 2 IX, Memorie van Antwoord op de begroting van Waterstaat 1922; Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 57.

[10] HTK, 1922-1923, bijlagen, 2 VIII nr. 2, Memorie van toelichting op de Oorlogsbegroting 1923.

'1°. dat in tijd van vrede de gedeelde beschikking over SCHIPHOL aan AMSTERDAM voor onbepaalden tijd moet worden verzekerd; immers indien het Rijk zich voorbehield de ontzegging van het medegebruik door de gemeente zij het ook met een behoorlijk langen opzeggingstermijn, ware het voor AMSTERDAM bezwaarlijk zich geldelijke offers te getroosten voor verbetering en onderhoud van het luchtvaartterrein, voor eventueelen nieuwen aanbouw, verbetering van toegangswegen, als anderszins;
2°. dat de belangen van den militairen luchtvaartdienst te SCHIPHOL ondergeschikt moeten worden gemaakt aan die van de civiele luchtvaart in dien zin, dat militaire luchtvaartuigen geen storenden invloed mogen hebben op den dienst der geregelde luchtlijnen.'

Met de dienst op het vliegveld zou een havenmeester moeten worden belast, bij voorkeur een officier.[11] De rol van militaire havenmeester was inmiddels overgedragen aan Ulrich François Marie (Jan) Dellaert, die op 15 juni 1920 vanuit de LVA naar de KLM was overgegaan als stationschef op Schiphol.



Luitenant Jan Dellaert ging in 1920 van de LVA over in dienst van de KLM als stationschef op Schiphol. Hij zou in verschillende hoedanigheden leidinggeven aan de ontwikkeling van de luchthaven tot hij in 1960 als directeur van de N.V. Luchthaven Schiphol afscheid nam.
NIMH.

Het jarenlange getouwtrek om Schiphol had tot gevolg dat geen der partijen bereid was te investeren in de hoogst noodzakelijke verbeteringen in de outillage en bereikbaarheid van Schiphol. De Amsterdamse pers en Kamerleden uitten de vrees dat de KLM, zoals Plesman in september 1921 al eens had overwogen, in zijn geheel Schiphol zou kunnen verlaten ten gunste van Waalhaven waar de grondfaciliteiten aanzienlijk beter waren. Het kabinet moest er op 24 november 1924 aan te pas komen om de betrokken departementen op één lijn te krijgen en met de gemeente Amsterdam tot een overeenkomst te geraken. Het duurde vervolgens nog bijna een jaar om in onderhandeling met Amsterdam tot sluitende afspraken te komen. De *Overeenkomst tusschen het Rijk der Nederlanden en de gemeente Amsterdam inzake het medegebruik van het Militaire Luchtvaartterrein Schiphol*, die op 16 oktober 1925 werd getekend, regelde het voor veertig jaar door het Rijk in bruikleen afstaan van Schiphol aan de gemeente Amsterdam, die vervolgens zorg zou dragen voor de exploitatie, het onderhoud en de verdere ontwikkeling van Schiphol als burgerluchthaven. Nadat de Amsterdamse gemeenteraad op 3 februari 1926 ook met deze overeenkomst had ingestemd, kon het beheer van Schiphol met ingang van het nieuwe vliegseizoen op 1 april 1926 worden overgedragen aan de Amsterdamse Dienst Gemeentelijke Handelsinrichtingen. Gelijktijdig maakte stationschef Dellaert de overstap van de KLM naar deze gemeentelijke dienst.[12]

Groei van Schiphol als burgerluchthaven van Amsterdam

In 1926 noteerde Schiphol 5.085 civiele vliegbewegingen, waarvan er 4.114 lijnvluchten betroffen; de rest waren testvluchten van Fokker-vliegtuigen, rondvluchten, sport- en zakenvluchten. In de jaren tussen de beide wereldoorlogen was er in heel Europa een stormachtige groei van het burgerluchtverkeer te zien, waaraan ook Schiphol deel had. In 1938, het laatste jaar voordat het burgerluchtverkeer door de mobilisatie van 1939 grote beperkingen kreeg opgelegd, vonden op Schiphol 40.854 vliegbewegingen plaats, waarvan bijna de helft (18.652) door lijnvluchten. Ook de gebruikte vliegtuigen ondergingen voortdurende verbetering en konden per vlucht meer passagiers meenemen, waardoor het aantal passagiers tussen

[11] NL-HaNA, Generale Staf 1914-1940, 2.13.70, inv. nr. 982, Minister van Oorlog aan minister van Waterstaat van 19 februari 1923, IIe Afd. nr. 64 en van minister van Oorlog aan B&W van Amsterdam van 4 augustus 1923, IIe Afd. nr. 6.

[12] HEK 1923-1924, bijlagen, 2 VIII, Voorlopig verslag over de Oorlogsbegroting 1924; Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 59-60 en 69-70.

1926 en 1938 meer dan vertienvoudigde, van 7.623 tot 78.520.[13] De KLM die Schiphol als thuisbasis had, maakte in diezelfde periode eveneens een enorme ontwikkeling en groei door, niet alleen in Europa maar ook op de route naar Nederlands-Indië. In 1926 had de maatschappij haar eerste luchtvloot van Fokker F.II en F.III toestellen geheel vervangen door een ruimer aantal van de comfortabeler F.VII en F.VIIa toestellen. Om de eigen vloot en bezoekende toestellen op Schiphol onder te brengen was dringend extra hangarruimte nodig. Om de eerste nood te lenigen werd nog in 1926 uit Franse oorlogsvoorraden een grote tijdelijke Bessonneau-canvashangar aangeschaft. Deze werd



De Bessonneau-canvashangar B op de voorgrond met aan het nieuwe betonnen platform de grote metalen defensiehangar A en daarachter de Fokkerloods.
Urban Nebula.

buiten het eigenlijke vliegterrein achter de boerderij 'Kraayveld' geplaatst op een door de gemeente Amsterdam aangekocht terrein van 30 hectare. Het tijdelijke karakter van deze grote tenthangar (B) bleek eind juni 1927 toen de nog niet voltooide hangar door een noordwesterstorm omver werd geblazen. Hij werd weer op een andere plaats neergezet, omdat op de oorspronkelijke plaats een begin werd gemaakt met de bouw van een grote definitieve hangar van 3.600 vierkante meter, die eind 1928 als hangaar C in gebruik kwam. In 1930 kwam daar als vervanger van de canvashangar nog een hangar B van 4.000 vierkante meter bij.
Minstens even belangrijk was de snelle verbetering in de afhandeling van vliegtuigen en hun passagiers. De houten vlonders voor de defensiehangar A werden vervangen door een groot betonnen platform, waaraan in 1928 ook het karakteristieke in rode steen opgetrokken stationsgebouw met verkeerstoren en een radiopeilstation verrees. Het vliegterrein kreeg een betere drainage en nachtlandingslichten. Anno 1930 had de gemeente Amsterdam voor een bedrag van ƒ 1,87 miljoen aan gebouwen en opstallen op Schiphol geïnvesteerd en ze moest jaarlijks ƒ 80.000 op de exploitatie toeleggen. Dat was overigens nog mager vergeleken bij soortgelijke investeringen in de luchthavens van Parijs (ƒ 2,25 miljoen), Hamburg (ƒ 2,40 miljoen), Londen (ƒ 3 miljoen) en Berlijn (ƒ 3,23 miljoen).[14] Met een wekelijks gemiddelde van 110 inkomende lijnvluchten zat Schiphol in 1930 na Londen en Parijs boven in de middenmoot van Europese luchthavens en dat aantal zou - ondanks een lichte terugval in de jaren van de economische wereldcrisis - tot 1939 nog verdubbelen.[15]
Een dergelijke groei maakte verdere uitbreiding van de faciliteiten op Schiphol in de loop van de jaren dertig noodzakelijk, te meer daar de gebruikte vliegtuigen groter, sneller en zwaarder werden. Zo maakten bij de KLM de twee- en driemotorige Fokkervliegtuigen vanaf 1934 plaats voor geheel metalen Douglas DC-2 en DC-3 vliegtuigen. Daarom was aanpassing



De Douglas DC-2 luidde in 1934 een nieuwe generatie passagiersvliegtuigen bij de KLM in.
NIMH.

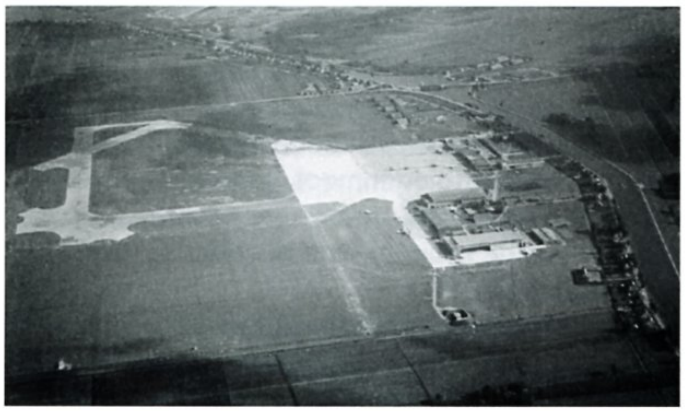
van het vliegterrein dringend noodzakelijk, zowel met uitbreiding als met verharding van start- en landingsbanen. Vanaf april 1933 was de gemeente Amsterdam via een twee jaar durende onteigeningsprocedure bezig om het bestaande vliegveld van 106 hectare aan de noordwestzijde met nog eens 108 hectare uit te breiden, daarmee Schiphol in oppervlakte de grootste

[13] Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 449-450.

[14] *Het Vaderland*, 7 juni 1930, avondeditie.

[14] Bouwens en Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol*, 448.

luchthaven van Europa makend. Na verschillende verhardingsplannen te hebben gemaakt, kreeg de Dienst Publieke Werken in januari 1938 van de gemeenteraad - die Schiphol tot modernste Europese luchthaven wilde uitbouwen - een krediet van ƒ 1,2 miljoen voor de modernisering. Daarvan ging ongeveer de helft naar de in april 1937 begonnen aanleg van een betonnen banenstelsel in verschillende windrichtingen, uit-



Schiphol anno 1937: de aanleg van de betonnen startbanen is in volle gang op het oorspronkelijke vliegterrein, maar moet op de nieuw aangekochte terreinen nog beginnen. Op de voorgrond groot-onderhoudshangar D met de motorenwerkplaats van de KLM. Daarachter de hangars C en B en het vergrote platform.
NIMH.

breiding van het platform en een opknapbeurt voor het grasveld. Het met startbanen van 800 meter lang en 40 meter breed in alle opzichten aan de eisen van het toenmalige luchtverkeer voldoende vliegterrein werd op 29 oktober 1938 door de Amsterdamse burgemeester W. de Vlugt feestelijk in gebruik genomen. Een jaar eerder waren door forse uitbreiding van het stationsgebouw extra ruimtes voor de afhandeling van passagiers en vracht, alsmede voor de luchtverkeersleiding beschikbaar gekomen.[16]
De in 1935 tot zo'n driehonderd man uitgegroeide Technische Dienst van de KLM kreeg op Waalhaven met ruimtegebrek te maken en verhuisde in dat jaar naar Schiphol, dat inmiddels tot het centrum van het KLM-luchtnet was uitgegroeid. Hiervoor waren in de uiterste zuidhoek hangar D voor het grote KLM-onderhoud en gebouwen voor het reviseren en beproeven van motoren, instrumenten en elektrische componenten verrezen. Het met de nieuwste vliegtuigtechnieken bekende technisch personeel van de KLM ging in de nieuwe ruime behuizing op Schiphol ook onderhoud verrichten voor derden, zowel particulieren als ondernemingen en de Nederlandse militaire vliegdiensten.[17] Ten slotte liet de gemeente in 1938 naast hangar B nog een identieke hangar E bouwen om aan de stallingsbehoefte van het groeiende luchtverkeer tegemoet te komen.

Het militair gebruik van Schiphol in het Interbellum

Ondanks dat het permanente LVA-detachement in 1922 was opgeheven, bleef Schiphol in gebruik voor incidentele starts en landingen in het kader van de militaire vliegeropleidingen en oefenvluchten van Soesterberg (LVA) en De Kooy (MLD). Vanaf 1925 stationeerde de LVA een paar Fokker C.I verkenners en enig grondpersoneel op Schiphol om de reservevliegers uit de regio Noord-Holland, onder wie ook een aantal KLM-vliegers, in staat te stellen hun maandelijkse vlieguren op een militair toestel te maken. Daarnaast dienden de houten vliegtuigloodsen aan de zijde van de militaire kazerne als opslagruimte voor mobilisabele vliegtuigen, waarmee het luchtwapen bij mobilisatie nieuwe eenheden kon formeren. Na een periode van krimp door de defensiebezuinigingen in het begin van de jaren dertig, bestond er rond de jaarwisseling 1935/36 uitzicht op uitbreiding en modernisering van de Soesterbergse LVA. De nieuwe Inspecteur Militaire Luchtvaart (IML), luitenant-generaal Marius Raaijmaakers kaartte in januari 1936 het probleem van de toenemende congestie in de lucht boven Soesterberg bij defensieminister Hendrikus Colijn aan. De IML vond het bovendien uit een oogpunt van kwetsbaarheid onverantwoord de totale militaire luchtvloot op Soesterberg te blijven concentreren en bepleitte daarom de spreiding van het luchtwapen over vier vliegvelden. De aanleg daarvan zou nog geruime tijd vergen, zodat hij als tijdelijke maatregel voor de korte termijn voorstelde de Fokker C.Vd, D.XVI en D.XVII jagers van de Jachtvliegtuigafdeeling (JaVA) naar Schiphol over te plaatsen omdat daar al de nodige faciliteiten ter beschikking stonden. Minister Colijn besloot hiermee in te stemmen en de JaVA met ingang van 1 juni 1936, voorlopig voor één jaar, naar Schiphol over te plaatsen. Het detachement met dertien man vliegend personeel (onder wie de commandant en een militaire havenmeester), 27 man technisch personeel en 20 man overig personeel vond legering in de bestaande kazerne nabij het fort.[18]

[16] Ibid.,79-85; *De Gooi- en Eemlander*, 23 juni 1938.

[17] H. Surendonk, *Onderhoud in beweging 1921-1996. 75 jaar KLM Technische Dienst* (Schiphol-Oost 1996) 26-29.

[18] NL-HaNA, Generale Staf 1914-1940, 2.13.70, inv. nr. 1354, IML aan minister van Defensie van 29 januari 1936, nr. 40 Geheim en minister van Defensie aan IML van 23 april 1936, Geheim Litt. A77.



Vliegtuigen van de JaVA op het militaire gedeelte van Schiphol. De laatste houten vliegtuigloods en het magazijn zijn gesloopt in verband met de in aanleg zijnde brug over de Ringvaart. Daarachter de kazerne met daarnaast woonhuizen van KLM-personeel.
NIMH.

De reden van de voorzichtigheid rond de plaatsing van de JaVA had te maken met de onzekerheid over de toekomst van Schiphol als nationale luchthaven. Al sinds de jaren twintig wilde Den Haag ook een vliegveld, maar over een gezamenlijke vervanging van het ongelukkig - ten zuiden van de Maas - gelegen Waalhaven door een vliegveld bij Delft konden de drie betrokken gemeenten het uiteindelijk in 1933 niet eens worden. Vervolgens ging Rotterdam plannen maken voor een nieuw vliegveld Zestienhoven bij Overschie en vond het Defensie bereid Waalhaven aan te kopen. Enkele dagen nadat de Rotterdamse gemeenteraad in mei 1938 hiermee instemde, besloot de regering op initiatief van KLM-directeur Plesman tot stichting van één nieuwe centrale nationale luchthaven bij Leiderdorp. Plesman wilde daarmee vermijden dat zijn maatschappij gedwongen zou zijn in de toekomst met steeds grotere vliegtuigen twee Nederlandse luchthavens te blijven aandoen die nog geen zestig kilometer van elkaar lagen. Daarom suggereerde Plesman ook Schiphol in zijn geheel aan Defensie terug te geven. Vanzelfsprekend waren Amsterdam en Rotterdam mordicus tegen deze regeringsplannen: Amsterdam had net zwaar geïnvesteerd in de modernisering van Schiphol met verharde banen, terwijl Rotterdam haar plannen voor Zestienhoven zag gedwarsboomd. Een heftige discussie brandde los tussen voor- en tegenstanders van een nieuwe nationale luchthaven bij Leiderdorp, totdat over de kwestie op 20 en 22 december 1938 in de Tweede Kamer werd gedebatteerd en het plan voor het centrale vliegveld werd weggestemd.[19]
Een andere consequentie voor het militaire deel van Schiphol had de aanleg van een nieuwe rijksweg van Haarlem naar het Gooi die pal langs de noordoostgrens van Schiphol kwam te lopen. Het niet meer gebruikte fort Schiphol werd in de loop van 1934 gesloopt om ten behoeve van deze weg plaats te maken voor een elektrische draaibrug over de Ringvaart. De aanleg van het talud voor deze rijksweg betekende ook dat de meest oostelijk gelegen houten vliegtuigloods en het magazijn gesloopt moesten worden. De brug over de Ringvaart werd op 7 juli 1936 feestelijk geopend en samen met de ten noorden van het vliegveld aangelegde rijksweg Amsterdam-Den Haag betekende de nieuwe route langs Amstelveen een enorme verbetering van de bereikbaarheid van Schiphol.[20]
Vanaf 1936 onderzocht generaal Raaijmakers in opdracht van Colijn mogelijke locaties voor de spreiding van de Militaire Luchtvaart[21] in vredestijd. Behalve Soesterberg waren nog drie permanente vliegvelden nodig, bij voorkeur binnen de Vesting Holland en niet in combinatie met het burgerluchtverkeer. Als eerste viel de keus op een terrein van 155 hectare bij Bergen, ten westen van Alkmaar, waarvan de aanleg in juni 1938 begon en in mei 1940 nagenoeg gereed was. Plannen om Waalhaven en Ypenburg voor permanente onderbrenging van het luchtwapen te verwerven, liepen stuk op de afgeketste plannen rond de centrale luchthaven waardoor ze voor burgerluchtverkeer gehandhaafd bleven. Als derde vliegveld koos Defensie in oktober 1938 voor de aanleg van een nieuw vliegveld van 120 hectare te Valkenburg bij Katwijk. Dit vliegveld was in de meidagen van 1940 nog niet klaar. Het vierde militaire vliegveld leek Schiphol te gaan worden, zodra de centrale luchthaven bij Leiderdorp zou zijn gerealiseerd. Toen deze optie eind 1938 achter de horizon verdween en Schiphol voorlopig de nationale luchthaven zou blijven, besloot Defensie op 7 maart 1939 het reeds in aanleg zijnde vliegveld Nerhoven bij Gilze-Rijen als vierde vredeslocatie aan te wijzen, maar deze transactie was op 10 mei 1940 nog niet afgerond.[22]
In samenhang met de uitbreiding en modernisering van het luchtwapen presenteerde Raaijmaakers in 1937 een plan voor de bouw van 26 standaardhan-

[19] Dierikx, *Bevlogen jaren*, 73-74; J.W. de Wijn, *Woorden en daden in de geschiedenis van de Rotterdamse luchtvaart* (Rotterdam 2006) 160-167.

[20] *De Telegraaf*, 16 december 1935; *De Gooi- en Eemlander*, 8 juli 1936.

[21] Hoewel al sinds de benoeming van Raaijmaakers werd gesproken van Militaire Luchtvaart in plaats van de LVA werd het "Wapen der Militaire Luchtvaart" pas met Koninklijk Besluit van 22 december 1938 de officiële aanduiding van het luchtwapen. De verheffing tot een zelfstandig wapen geschiedde tijdens een officiële plechtigheid te Soesterberg op 2 juli 1939.

[22] D. Starink, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913-1939* (Amsterdam 2013) 263-268.

gars op de verschillende nieuwe vliegvelden. Deze waren zodanig ontworpen dat ze met een deuropening van 5 x 56 meter geschikt waren voor de berging van het grootste nieuwe vliegtuigtype dat was besteld, de Fokker T.V luchtkruiser/bommenwerper.[23] Vooruitlopend op een definitief besluit over de toekomst van Schiphol als militair vliegveld, gaf de minister van Defensie toestemming tot de bouw van zo'n standaardhangar op Schiphol. Deze militaire hangar I verrees begin 1938 op de uiterste zuidpunt van het vliegveld en diende ter ontlasting van de nog overgebleven oude houten loodsen. Toen duidelijk was dat Waalhaven niet door Defensie werd aangekocht en ook de andere vliegvelden niet op tijd gereed zouden zijn, gaf Defensie in februari 1938 opdracht naast de eerste militaire hangar nog een tweede, kleinere hangar II te bouwen. Beide nieuwe hangars dienden voor



Schiphol in 1939. Het banenstelsel is voltooid en geheel links staan de nieuwe militaire hangars I en II.
NIMH.

onderbrenging van de met de Fokker T.V uitgeruste Bombardeervliegtuigafdeling (BomVA). De JaVA bleef in de oude houten loodsen gehuisvest, totdat de T.V'n volgens plan medio 1940 naar Bergen zouden verhuizen.[24]

Mobilisatie en oorlog op Schiphol

In de mobilisatieplannen van de Militaire Luchtvaart fungeerde Schiphol naast Soesterberg als 'mobilisatiecentrum'. Dat hield in dat het opgeroepen personeel zich daar verzamelde, van vliegtuigen en uitrusting werd voorzien en als oorlogseenheid geformeerd een standplaats kreeg toegewezen. De eerste keer dat Schiphol hiermee werd geconfronteerd was in 1938 met de voormobilisatie van het luchtwapen als onderdeel van de grensbewaking en luchtverdediging. Maar doordat Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland het Verdrag van München sloten en daarmee Tsjecho-Slowakije dwongen Sudetenland aan Hitler af te staan, werd een oorlog voorkomen.
Om de lucht- en grensverdediging vooruitlopend op een algemene mobilisatie te kunnen activeren, hanteerde de regering de Bijzondere Oproeping ter verzekering van de Uitwendige Veiligheid (BO-UV) die op 27 september 1938 werd afgekondigd. De gehele Jachtgroep, op dat moment bestaande uit drie JaVA'n, mobiliseerde op Schiphol en was daar paraat onder bevel van kapitein-vlieger Hendrik van Weerden Poelman. Aan vliegend materieel was beschikbaar: vijf spiksplinternieuwe Fokker D.XXI jagers voor de 1e JaVA en tien verouderde Fokker D.XVI en D.XVII



Een Fokker D.XVII tweedekkerjager van de JaVA boven het platform van Schiphol.
NIMH.

tweedekkerjagers voor de 2e en de 3e JaVA. Door de BO-UV kwam het binnenlandse luchtverkeer stil te liggen en werd het internationale luchtverkeer beperkt tot enkele luchtroutes naar Schiphol. Nadat het oorlogsgevaar was geweken kon de Militaire Luchtvaart de voormobilisatie op 4 oktober weer beëindigen en

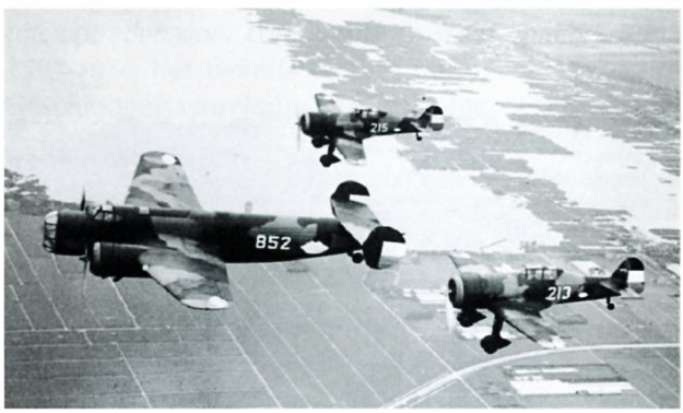
[23] De als bommenwerper ontwikkelde Fokker T.V kon dankzij een in de neus gemonteerd beweegbaar 20 mm kanon al patrouillerend ook een bijdrage leveren aan de luchtverdediging, zie: F. Gerdessen en L. Boerman, *Fokker T.V 'Luchtkruiser'* (Zwammerdam 2009).

[24] R.C. de Bruin e.a., *Illusies en incidenten. De Militaire Luchtvaart en de neutraliteits¬handhaving tot 10 mei 1940* (Den Haag 1988) 71.

- de nodige lessen rijker - terugkeren naar op voet van vrede.[25]

De Fokkerfabriek had sinds eind 1937 grote bestellingen gevechtsvliegtuigen, niet alleen van de Nederlandse regering maar ook uit het buitenland, binnengehaald. Met uitzondering van watervliegtuigen gingen deze alle per dekschuit naar Schiphol om daar testvluchten te maken en aan de eigenaar te worden overgedragen. Ook Fokker kende ruimtegebrek op Schiphol wat in 1938 werd opgelost door aanbouw van een nieuw gedeelte aan de bestaande Fokkerloods. Vanaf de BO-UV leverde Fokker op Schiphol wekelijks nieuwe vliegtuigen aan de Militaire Luchtvaart af: in totaal 36 D.XXI éénpersoonsjagers, 16 T.V bommenwerpers, 36 G.I tweepersoonsjagers en 20 S.IX lesvliegtuigen. Toen met Pasen 1939 vanwege de Albanië-crisis opnieuw een BO-UV werd afgekondigd, kon de Militaire Luchtvaart met meer modern materieel mobiliseren. Op Schiphol waren dat drie afdelingen van het 1e Luchtvaartregiment (1 LvR), te weten de Strategische Verkenningsvliegtuigafdeling (StratVerVA ofwel 1-I-1 LvR) met negen Fokker C.X verkenners, de Bomva (ofwel 2-I-1 LvR) met zeven Fokker T.V bommenwerpers en de 1e JaVA (ofwel 1-II-1 LvR) met zes Fokker D.XXI jagers. Deze waren met ingang van 12 april paraat. Majoor-vlieger Guus van Hecking Colenbrander werd benoemd tot vliegparkcommandant en trok samen met havenmeester en reserve-kapitein Dellaert in het stationsgebouw op Schiphol. De hoeve 'Kraayveld' achter de hangars fungeerde als verblijfplaats voor de commandant van 1 LvR en zijn staf. De gespannen toestand bracht de regering ertoe de per BO-UV gemobiliseerde formaties aan te houden en in staat te stellen het gemobiliseerde personeel te oefenen voor de oorlogstaak, terwijl de levering van nieuwe vliegtuigen gestaag doorging. Dat betekende voor Schiphol een enorme toename van het militaire luchtverkeer, terwijl tegelijkertijd het geregelde luchtverkeer - zij het in beperkte mate - eveneens doorgang vond. Inmiddels was de drassige grasmat van het vliegveld Bergen in zoverre verbeterd dat de StratVerVA met haar Fokker C.X'n op 17 juli daarheen kon verhuizen.[26]

Kort voor de Duitse inval in Polen op 1 september 1939, waarmee de Tweede Wereldoorlog begon, oordeelde de regering dat niet langer gewacht kon worden met de algemene mobilisatie van alle Nederlandse strijdkrachten. Deze werd op 28 augustus afgekondigd en bracht met zich mee dat alle Nederlandse burgervliegvelden - behalve Schiphol dat al eigendom van Defensie was - werden gevorderd om de luchtvloot te kunnen spreiden over Nederland. Op 10 september vertrok de 1e JaVA van Schiphol naar Eelde om daar beter in staat te zijn onderscheppingen uit te voeren op vliegtuigen die het Nederlandse neutrale luchtruim schonden. Na de Duitse inval in Noorwegen en Denemarken op 9 april 1940 werden de 1e en 2e JaVA nog diezelfde dag teruggeroepen naar Schiphol. De dag erop vloog de 1e JaVA naar het marinevliegveld De Kooy bij Den Helder om daar de Duitse inval op 10 mei mee te maken. Op Schiphol bleef de 2e JaVA onder bevel van kapitein-vlieger Pim Janssens en was daar op 10 mei samen met de BomVA onder bevel van kapitein-waarnemer Koos Sissingh paraat.[27]



Op 10 mei 1940 waren op Schiphol de Fokker T.V bommenwerpers van de BomVA en Fokker D.XXI jachtvliegtuigen van de 2e JaVA gestationeerd. Hier vliegen een T.V en twee D.XXI's in een escorteoefening in 1939.
NIMH.

Vanaf 20 april 1940 kreeg de vliegparkcommandant de beschikking over het met enkele pantserwagens versterkte Eerste Bataljon van 25 Regiment Infanterie (I-25 RI) voor de vliegveldverdediging. Bovendien waren door de Luchtverdedigingskring Amsterdam twee batterijen luchtdoelartillerie en drie pelotons luchtdoelmitrailleurs rond Schiphol opgesteld. Met een totale militaire bezetting van ruim negenhonderd man was Schiphol op 10 mei 1940 het grootste onderdeel van de Militaire Luchtvaart. Op het vliegveld waren in de mobilisatieperiode in de nabijheid van gebouwen en hangars schuilplaatsen gebouwd voor het daar werkzame personeel, maar door het ontbreken van goede gevechtsopstellingen en verbindingen verkeerden de vliegveldtroepen nog in onvoldoende staat van verdediging.[28]

[25] De Bruin, *Illusies en incidenten*, 265-268.

[26] Starink, *De jonge jaren*, 269-273.

[27] De Bruin, *Illusies en incidenten*, 289, 335.

[28] F.J. Molenaar, *De luchtverdediging in de meidagen 1940* (Den Haag 1970) 119-131.

Tegen vier uur in de ochtend van 10 mei naderden de eerste Duitse bommenwerpers Schiphol op lage hoogte en wierpen hun bommen af op de kazerne en het naastgelegen huizencomplex. Onmiddellijk startten eerst de D.XXI jagers en vervolgens ook de T.V bommenwerpers, waarvan er één door een bom werd getroffen. Na de eerste aanval volgden met korte tussenpozen afwisselend bomaanvallen in duik- en scheervlucht alsmede mitrailleuraanvallen gericht tegen geparkeerde vliegtuigen op het platform, de hangars en gebouwen, maar het landingsterrein zelf en de startbanen werden ontzien. Zowel de BomVA en de 2e JaVA als de luchtafweermiddelen openden het vuur op de aanvallers, maar konden niet voorkomen dat op het vliegveld grote schade werd aangericht,



De ravage op Schiphol na het Duitse bombardement van 10 mei.
Urban Nebula.

vooral aan gebouwen, hangars en telefoonverbindingen. Nauwkeurige telling wees uit dat Schiphol met ongeveer zeshonderd bommen was bestookt. Van de twintig op Schiphol aanwezige Douglas-verkeersvliegtuigen van de KLM gingen er acht in de hangars geheel verloren en raakten er tien herstelbaar beschadigd. Vier T.V en twee D.XXI vliegtuigen trof hetzelfde lot, evenals een groot aantal lesvliegtuigen dat in verschillende hangars geparkeerd was.
Van de negen opgestegen jagers van de 2e JaVA wisten enkele tijdens de aanvallen weer op Schiphol te landen om opnieuw brandstof en munitie te laden en stegen opnieuw op; andere landden elders. In de middag van 10 mei besloot het opperbevel de restanten van de 1e JaVA van De Kooy en de 2e JaVA van Schiphol samen te voegen en onder te brengen op het nog niet door de Duitsers ontdekte hulpvliegveld Buiksloot (op de plaats van het huidige Tuindorp Oostzaan). De acht gestarte Fokker T.V luchtkruisers raakten na hun jacht op Duitse vliegtuigen ook over verschillende vliegvelden verspreid; twee gingen op de grond verloren en vier voerden opnieuw bombardementen uit. Teruggekeerd op Schiphol waren er aan het eind van de eerste oorlogsdag nog twee gevechtsgerede toestellen over; één werd op 11 mei neergeschoten en de ander op 13 mei. Bij de gevechtsacties van de BomVA kwamen twintig bemanningsleden om het leven en bij die van de 2e JaVA één vlieger; op de grond sneuvelden door de Duitse aanval op Schiphol ook twintig militairen.[29]
Onmiddellijk na de capitulatie op 14 mei nam de Luftwaffe bezit van Schiphol en begon met herstelwerkzaamheden, om dit vliegveld met zijn nog ongeschonden banenstelsel in de zomer van 1940 klaar te hebben voor de bombardementen op Engeland. Deze episode valt echter buiten het bestek van dit artikel.[30]

Ten slotte

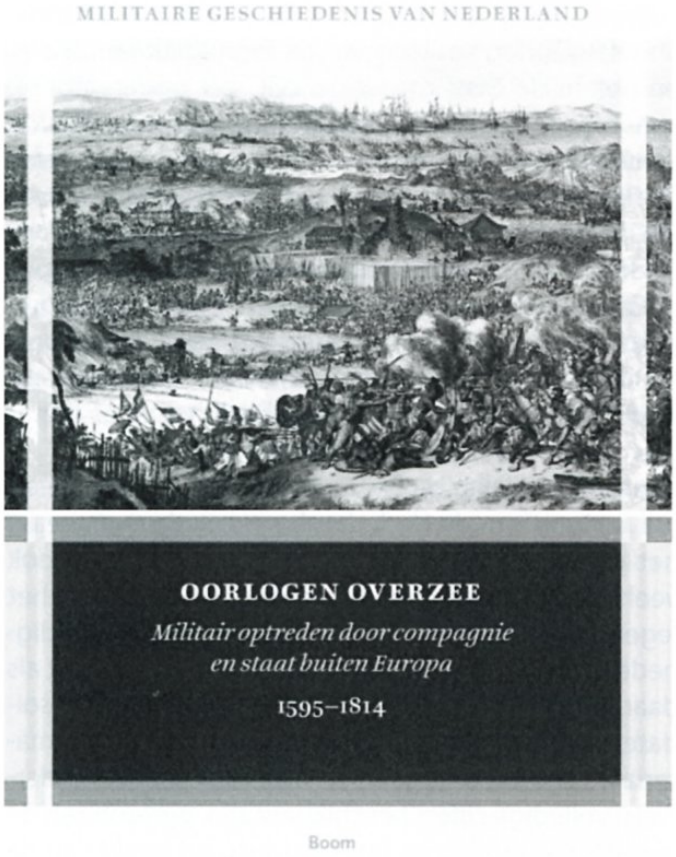
Onze nationale luchthaven die in 2016 honderd jaar bestaat, groeide na de Tweede Wereldoorlog snel uit tot een van Europa's grootste luchthavens. Mede dankzij de KLM die al in de jaren dertig pionierswerk verrichtte op het gebied van intercontinentaal luchtverkeer, is de mainport Schiphol net zo belangrijk voor de Nederlandse economie als de Rotterdamse haven. Dat Schiphol in het begin van die honderd jaren een belangrijke rol speelde als Nederlands militair vliegveld is een minder bekende dimensie, die in deze beide artikelen aan de vergetelheid is ontrukt.

[29] Voor een uitgebreide beschrijving van de gebeurtenissen op Schiphol van 10 tot en met 14 mei wordt verwezen naar Molenaar, *De luchtverdediging*, 119-157 en 1006-1012.

[30] Zie verder: A.A. Jansen, *Fliegerhorst Schiphol. Onze nationale luchthaven in bezettingstijd* (Amsterdam 1996) en A.A. Jansen, 'Schiphol' in P.J. Grimm, P.E. van Loo en R. de Winter (red.), *Vliegvelden in oorlogstijd. Nederlandse vliegvelden tijdens bezetting en bevrijding 1940-1945* (Amsterdam 2009) 142-153.

Boekbespreking

Gerrit Knaap, e.a.
Oorlogen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814.
Uitgeverij Boom, Amsterdam, 2015
499 p., geïll., geb.
ISBN: 978-9089-533-58-6
€ 45,00



De geschiedenis van de Nederlandse expansie overzee in de vroegmoderne tijd heeft al heel wat inkt doen vloeien. Hoe slaagde de latere Republiek, in de woorden van wijlen historicus Herman Beliën 'dat ongehoord klein stukje modder', erin niet alleen met succes in opstand te komen tegen het Spaanse wereldrijk, maar in het verlengde daarvan een groot en in veel opzichten winstgevend koloniaal rijk op te bouwen? Dat rijk moest bevochten worden op de Portugezen en Spanjaarden, maar hoe ging dat in zijn werk? Welke middelen hadden de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) en later de West-Indische Compagnie (WIC) tot hun beschikking en wat was de invloed van de militaire revolutie in Europa op het expansieproces en de strijd in de gebieden overzee?

Deze vragen staan centraal in *Oorlogen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814*, het tweede deel in de reeks de Militaire Geschiedenis van Nederland. De auteurs Gerrit Knaap, Henk den Heijer en Michiel de Jong presenteren daarin op uiterst kundige wijze en met een uitstekende beheersing van de literatuur het eerste integrale overzicht van het Nederlandse militaire optreden in de Oost en West.

De Republiek streefde naar het handelen in tropische producten uit Azië, Afrika en Amerika, maar werd daarbij geconfronteerd met het feit dat Portugal en Spanje reeds een sterke positie op deze markten innamen. Daarom moest strijd worden geleverd. De Portugese positie was daarbij minder sterk, omdat de overzeese vestigingen veelal beperkt bleven tot enclaves aan de kusten van de veroverde gebieden. Ze waren daarom kwetsbaarder dan de Spaanse gebieden. Het is geen toeval dat de Republiek zich vooral richtte op het veroveren van de Portugese overzeese gebieden; de Spaanse koloniën werden nauwelijks aangevallen en als dat wel gebeurde had dat geen succes.[1] Wilden de Republiek of andere Europese machten deze bezittingen aanvallen dan wel veroveren, dan moesten daarvoor grote landlegers worden uitgerust die diep landinwaarts konden opereren. Daarom richtten de Nederlanders, daarbij vaak geholpen door de Engelsen, zich vooral op de Spaanse intercontinentale scheepvaart.

De auteurs laten overtuigend zien dat de eerste Nederlandse aanvallen op Portugese en Spaanse doelen in het Atlantisch gebied aanvankelijk geen staatsonderneming waren. Integendeel: het waren particuliere kooplieden die deze acties ondernamen.[2] Het karakter van de Nederlandse expansie was daarbij zowel commercieel als militair; feitelijk lagen die twee in elkaars verlengde, al waren de belangen van de

[1] G. Knaap, H. den Heijer, M. de Jong, met medewerking van Thijs Brocades Zaalberg en Petra Groen (red.), *Oorlogen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814* (Amsterdam 2015) 24.

[2] Ibidem, 28.

verschillende partijen verschillend. De Nederlandse kooplieden wilden 'zich een deel van de lucratieve handel in tropische producten toe-eigenen, anderzijds had de staat er belang bij om de strijd tegen de Spanjaarden buiten Europa te brengen, zodat de vijand in Europa werd verzwakt'.[3]
Om die strijd succesvol te kunnen voeren, was het echter wel noodzakelijk lijn aan te brengen in de verschillende belangen. De zogenaamde voorcompagnieën leken elkaar al snel meer te beconcurreren dan de Portugezen. Daarom nam raadpensionaris Johan van Oldenbarnevelt in 1598 het initiatief om de krachten te bundelen, wat in 1602 en later in 1621 leidde tot de oprichting van respectievelijk de VOC en de WIC.
De VOC was daarbij van meet af aan succesvoller. De organisatie veroverde tussen 1635 en 1685 een uitgebreid imperium. Dat zij erin slaagde de Portugezen te verdrijven had, zo maken Knaap, Den Heijer en De Jong fraai inzichtelijk, te maken met het feit dat de tegenstander prioriteit gaf aan de koloniale bezittingen in Zuid-Amerika, waar Portugal er bijvoorbeeld in slaagde de Republiek weer te verdrijven uit Brazilië. Militair gezien was de Republiek in de Oost vooral op zee sterker, met name qua vuurkracht. Bij de belegeringen die vervolgens op het vasteland plaatsvonden, sloot de VOC geregeld bondgenootschappen met Aziatische heersers, al deden de Portugezen dat ook.[4]
De strijd tussen de VOC en de Portugezen en Spanjaarden was bloederig, al trad er na enige tijd in navolging van deze trend in Europa 'een tendens tot humanisering' op van de strijd tussen de Europeanen onderling. Dat ging echter niet op voor de strijd tussen de Europeanen en de inheemse bevolking: 'Van beide kanten werden gruwelijkheden begaan die niet of nauwelijks voorkwamen op de Europese slagvelden'.[5]
Daar kan bij worden aangetekend dat de beschreven tendens tot humanisering in de strijd tegen de Turken in Zuidoost-Europa wél plaatsvond.
Vanzelfsprekend bespreken de auteurs ook de onderwerping van Banda door Jan Pietersz. Coen, waarbij de Nederlanders 'in een orgie van geweld Banda van zijn bevolking hadden ontdaan'. Knaap, Den Heijer en De Jong aarzelen niet hiervoor het woord 'volkerenmoord' en 'genocide' te gebruiken, en ze wijzen erop dat ook al in de negentiende eeuw veel discussie bestond over het optreden van Coen.[6] In de West was de strijd niet minder gruwelijk, ook van de kant van de Indianen en Afrikanen. Al dienden de door hen begane wreedheden vaak een sociaal of religieus doel, waarvan de Europeanen 'geen weet hadden'.[7]
Het VOC-imperium werd na 1685 vooral geconsolideerd. Vanaf 1780 zien de auteurs de organisatie er niet alleen op handelsgebied op achteruit gaan, maar schrompelde ook het VOC-imperium ineen en kon het niet langer weerstand bieden aan met name de Engelsen. Belangrijk was daarbij dat de Republiek er in Europa niet in slaagde neutraal te blijven. De wisselwerking tussen de gebeurtenissen op het continent en overzee was van groot belang, en wordt door de auteurs scherp geanalyseerd. De Vierde Nederlands-Engelse Oorlog verliep voor de Republiek rampzalig, en ook in de Oost moest de VOC het onderspit delven tegen de inmiddels superieure Britten, die de aanvoerlijnen naar Europa beheersten en een zeer sterke positie innamen in India.[8] De expansie van de WIC in de West was al met al veel minder succesvol en ondervond ook de gevolgen van de ontwikkelingen in Europa. Niet langer werd 'slechts' gevochten tegen 'inheemsen' die tegen de sterke vestingen en de vuurkracht van de Nederlanders meestal het onderspit dolven: na 1780 moest de Republiek het weer opnemen tegen Europese tegenstanders.
Knaap, Den Heijer en De Jong beschrijven niet alleen het verloop van de Nederlandse expansie overzee en het militair optreden aldaar. Ze bieden de lezer ook veel cijfermateriaal over de omvang van de vloten, het leger, de garnizoenen, de bewapening, de omstandigheden, zowel op de schepen naar de Oost en West als daar ter plekke, en de sociale achtergrond van de soldaten, zeelieden en officieren. Hoewel veel archiefmateriaal verloren is gegaan en niet voor elk deelonderwerp volledige cijfers beschikbaar zijn, presenteren de auteurs niettemin een uiterst overtuigd beeld van de door de compagnieën en de staat gevoerde oorlogen overzee. De vele illustraties zijn werkelijk prachtig en het kaartmateriaal zeer inzichtelijk.
De auteurs maken duidelijk dat de VOC boven alles een territoriale macht was: minder dan een zesde van de VOC-militairen diende op de grote gewapende schepen; vijf zesde van het totale personeel was gestationeerd in de gewesten.[9] Wie waren deze militairen? Hoeveel Nederlanders waren er onder hen? Het aantal 'kansarmen' zoals Knaap, Den Heijer en De Jong het noemen, lag bij de VOC hoger dan in andere eco-

[3] Ibidem, 51.
[4] Ibidem, 121.
[5] Ibidem, 395.
[6] Ibidem, 79
[7] Ibidem, 399.
[8] Ibidem, 156.
[9] Ibidem, 201.

nomische sectoren van de Republiek: 'de Compagnie trok naast jonge kerels vooral oudere vrijgezellen aan'. In het VOC-leger was het aantal buitenlanders gemiddeld nog hoger dan onder zeelieden: halverwege de achttiende eeuw was ongeveer vijftig procent van hen buitenlander, in het leger was dat gedurende de hele VOC-periode zo'n zestig procent.
Een aanzienlijk deel van de zeelieden en soldaten kwam reeds op de tocht naar de Oost (en West) om het leven op de schepen, vooral als gevolg van zoals Knaap, Den Heijer en De Jong schrijven, klimaatwisselingen, slecht voedsel en drinkwater en slechte hygiëne. Ook vlektyfus maakte vanaf de jaren 1730 vele slachtoffers. Veel kon het meereizende medisch personeel niet uitrichten. Knaap, Den Heijer en De Jong schrijven nuchter: 'Zij [de chirurgijns, M.L.] waren goed voor het verbinden van wonden, het snijden in gezwellen en zweren, het zetten van botbreuken, het uitvoeren van aderlatingen en dergelijke, maar hadden weinig inzicht in inwendige ziekten'.[10]
Oorlogen overzee is een prachtig boek, in alle opzichten. Omdat de auteurs eveneens stilstaan bij de vraag wat de invloed was van de militaire revolutie op de koloniale expansie, is het boek niet alleen zeer interessant voor Nederlandse lezers, maar ook voor een internationaal publiek. 'Seapower', vestingbouw en inzet van personele middelen traden niet alleen in Europa op, maar speelden bij de Nederlandse expansie overzee ook een centrale rol. De auteurs maken dat alles op uiterst bekwame wijze inzichtelijk. Zeker bij de eerste fase van de Nederlandse expansie overzee speelde de militaire revolutie ter zee een centrale rol, zo betogen de auteurs. De ontwikkeling van zeewaardiger en zeker ook beter bewapende schepen en niet te vergeten sterk verbeterde navigatietechnieken stelden de Europeanen en dus ook de Nederlanders in staat tot wereldwijde expansie over te gaan.
Hier en daar is deze studie wel erg gedetailleerd en raakt de lezer soms het grote verhaal kwijt. Hoewel het boek goed is geschreven, is het - ook al door het onderwerp - geen gemakkelijke kost. Het boek is niettemin een waardige toevoeging aan een prachtige reeks die langzaam gestalte krijgt. Het wachten is op het derde deel.

Dr. Martijn Lak, historicus en werkzaam aan de Universiteit Leiden en de Haagse Hogeschool. Hij is tevens redactielid van het *Journal of Slavic Military Studies*.

[10] G. Knaap, H. den Heijer en M. de Jong, *Oorlogen overzee*, 186.

DE DONDERBUS

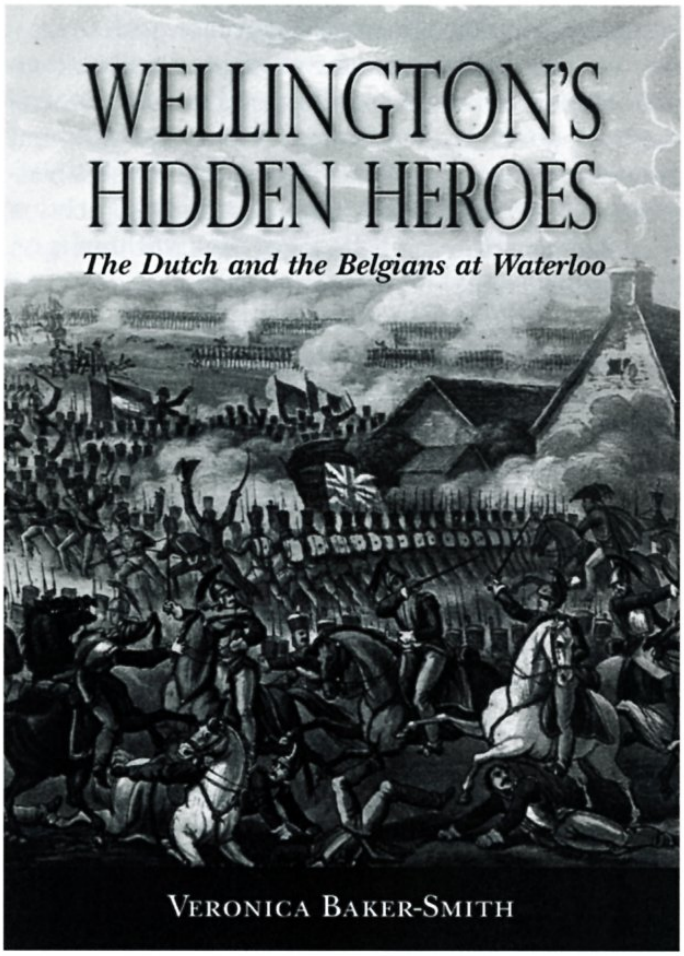
Inkoop - Verkoop - Ruil

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

Boekbespreking

Veronica Baker-Smith
Wellington's hidden heroes. The Dutch and the Belgians at Waterloo
Uitgeverij Casemate UK, Oxford en Philadelphia, 2015
208 p., geïll., geb.
ISBN 978-1-61200-332-0
€ 19,95



'The music faltered, people fell silent and into that silence came a strange sound, very faint at first - the sound which had been likened to a swarm of bees - that of marching men.'

Veronica Baker-Smith begint haar boek met een prikkelende proloog. Als tijdens het inmiddels beroemde bal in Brussel op de avond van 15 juni 1815 de hertogin van Richmond een onverwachte gast krijgt in de persoon van de Franse maarschalk Michel Ney ...

Het is volgens Baker-Smith namelijk een valide hypothese dat Ney die middag een onverdedigd Quatre-Bras had gevonden en daarna met een snelle mars de hoofdweg naar Brussel zonder tegenstand had kunnen afleggen. Om tijdens het bal te arriveren. Op haar veronderstelling valt echter veel af te dingen. Vooral dat Ney de 15e nog geen order van Napoleon had om op te rukken naar Brussel, en zonder bevel van de keizer gebeurt er niets in het Franse leger.
Met haar boek over de bijdrage van het Nederlandse leger in de Waterloo-campagne wil Baker-Smith een hiaat vullen in de Engelstalige geschiedschrijving. Hierin ligt de focus hoofdzakelijk op de rol van het Britse leger en is er voor de andere strijdmachten nauwelijks aandacht. Baker-Smith kruipt in de voetsporen van twee andere historici: Peter Hofschröer[1] beschreef enkele jaren geleden het Duitse aandeel en Andrew Field[2] bracht het Franse perspectief terug in het Engelse taalgebied.[3]
Baker-Smith begint niet alleen op een aardige manier, ze toont ook lef. Want de hertog van Wellington, de commandant van het Brits-Nederlandse leger bij Waterloo, krijgt al op de eerste pagina's meerdere vegen uit de pan. Dat Ney Quatre-Bras niet onverdedigd vindt, is enkel te danken aan de Nederlandse alertheid, stelt Baker-Smith, en niet aan Wellingtons strategisch inzicht. Daarmee hebben de Nederlanders niet alleen Wellingtons reputatie gered, maar ook de slag bij Waterloo mogelijk gemaakt en indirect bijgedragen aan de heldenstatus van de hertog. Wat hebben ze daarvoor teruggekregen? Niets, volgens Baker-Smith. In de Britse geschiedschrijving worden de Nederlanders op zijn best met stilzwijgen beloond, op zijn slechts met smaad en hoon. Baker-Smith stelt zich dus tot taak dit onrecht ongedaan te maken. Een lastige opgave en dapper, want Wellington bekritiseren is zelfs vandaag de dag in brede Britse kringen not

[1] Peter Hofschröer, 1815. *The Waterloo campaign. The German victory* (Londen en Mechanicsburg 1999).

[2] Andrew W. Field, *Waterloo. The French perspective* (Barnsley 2012).

[3] Baker-Smith is overigens niet de eerste Britse historicus die zijn licht wil laten schijnen op de rol van de Nederlanders en Belgen in de Waterloo-campagne. Ruim een eeuw geleden ging Demetrius C. Boulger haar vooraf met zijn *The Belgians at Waterloo* (Londen 1901). Opvallend is dat Boulger in de bibliografie van Baker-Smith ontbreekt.

done. Van onze held blijf je af!

Uitgebreid lunchen

Na Neys fictieve intocht in Brussel zet Baker-Smith voor de Engelstalige lezer uiteen hoe Nederland en België in één koninkrijk terechtkomen. Daarna vertelt ze over de lastige opgave om van de grond af aan een nieuw Nederlands leger op te bouwen. Omdat al snel opnieuw oorlog uitbreekt, vindt Baker-Smith het een hele prestatie dat ondanks de korte opbouwtijd toch nog een degelijk Nederlands leger aan geallieerde zijde vocht.
De historica beschrijft vervolgens het Franse leger en de geallieerde coalitie. Veel pagina's vertellen over Wellington en zijn ruime ervaring in coalitie-oorlogvoering, in India, Portugal en Spanje. Zij concludeert dat de hertog hierin gepokt en gemazeld was. Maar, zegt ze, een coalitie werkt alleen met wederzijds vertrouwen en respect. En de Nederlanders werden niet vertrouwd en niet gerespecteerd. Wellington was bang voor een vijfde kolonne van de vele Nederlanders die onder Napoleons adelaars hadden gediend.
Het wantrouwen van Wellington was zo sterk dat hij ook alle inlichtingen ingewonnen door het Nederlandse leger naast zich neerlegde. De hertog vertrouwde alleen op zijn eigen bronnen. Zelfs niet op veel van zijn Britse officieren. Niemand in zijn omgeving durfde hem ook tegen te spreken. Het gevolg was dat Wellington te lang bleef vasthouden aan zijn idee, bijna een obsessie volgens Baker-Smith, van een Franse hoofdaanval over Mons die zijn aanvoerroute naar Antwerpen zou afsnijden. Ook toen hij in de late middag van 15 juni hoorde dat de Fransen de Pruisen hadden aangevallen en later bij Frasnes ook tegenover het Nederlandse leger stonden, twijfelde hij of dit niet een afleiding was. Zelfs op 16 juni, de dag van de slag van Quatre-Bras, maakte het Britse leger geen enkele haast. Zo ging de divisie-Picton nog uitgebreid lunchen ten zuiden van Brussel.
Het kind van de rekening waren de Nederlanders die bij Quatre-Bras tegenover een veel sterkere tegenstander kwamen te staan. Die Nederlanders waren veel alerter dan de Britten. Ze weerhielden maarschalk Ney van een vrije opmars naar Brussel.

'Personal abuse'

Baker-Smith onderscheidt vijf Nederlandse officieren die een belangrijke rol speelden in de geallieerde overwinning: de prins van Oranje, kwartiermeestergeneraal De Constant-Rebecque, de luitenant-generaals De Perponcher en Chassé, en tot slot de Saks in Nederlandse dienst kolonel Von Sachsen-Weimar. De laatste vooral omdat hij op eigen initiatief met zijn troepen tijdig Quatre-Bras bezette. Waarna De Perponcher en De Constant-Rebecque besloten om ondanks anders luidende orders van Wellington dit kruispunt toch te verdedigen. Dit moet volgens de historica een moeilijk besluit zijn geweest voor De Constant-Rebecque. Hij had twee jaar onder Wellington gediend in Spanje en wist hoe deze 'control-freak' reageerde op het ingaan tegen zijn beslissingen. "In the end, with considerable moral courage, Rebecque opted … for intelligent disobedience, and thereby saved Wellington's reputation."[4]
De behandeling van de prins in de Britse geschiedschrijving, 'personal abuse' in Baker-Smith's woorden, noemt ze bijna manisch. Maar de prins leidde bekwaam volgens haar, geen enkele andere commandant had bij Quatre-Bras meer kunnen doen. Het is ook niet zo dat de Britse divisies hier op tijd arriveerden om de Nederlanders te redden. Nee, ze kwamen volgens de auteur gewoon te laat.
Chassé werd door Wellington sterk gewantrouwd. Maar bij Waterloo laat Baker-Smith
Chassé zijn gram halen. Toen Napoleon aan het begin van de avond zijn garde inzette en Wellingtons linie wankelde, moest de hertog zich wel wenden tot Chassé. De Nederlandse luitenant-generaal en zijn divisie werden vanuit hun achterwaartse positie door Wellington naar voren gehaald. Anders dan Baker-Smith schrijft, is deze order al uren eerder uitgegaan. Chassé ging later op eigen initiatief met zijn divisie de Franse garde te lijf. Chassé's aanval, benadrukt ze, ging vooraf aan de door Wellington bevolen algemene aanval.
Na de slag bij Waterloo volgt een beschrijving van de mars op Parijs. Opvallend genoeg raken we hier de beoogde hoofdrolspeler, het Nederlandse leger, langzaamaan kwijt. Hoe het met de Nederlanders afliep, lezen we ook niet.
Baker-Smith's boek eindigt met de geschiedschrijving over Waterloo. Hoe de Nederlandse rol al vanaf 1816 in Britse boeken werd doodgezwegen of soms zelfs overladen met smaad. De man die de Nederlanders en Belgen hun verdiende plek had kunnen geven, is Wellington. Maar de hertog bemoeide zich er niet meer mee en "… for the rest of his long life, he never intervened to allow them a voice as Waterloo was gradually transformed first into a purely British victory, and after that into national myth."[5] Baker-Smith besluit met de terechte opmerking dat ook in Nederland slechts weinigen de rol van het eigen leger, de 'hidden heroes' kennen.

[4] Baker-Smith, *Wellington's hidden heroes*, 86.

[5] Idem, 41.

Terechte pleidooi

Storend in het boek is dat Baker-Smith haar opvattingen gebrekkig verantwoordt. Zelfs bij citaten noemt ze niet altijd een bron. Dit terwijl ze de historicus Allessandro Barbero verwijt te weinig bronnen te vermelden ... Missers en slordigheden ontsieren haar boek. Zo plaatst ze de bestorming van de Parijse Tuilerieën in 1791, terwijl dat toch echt 1792 is. Ook laat ze De Constant-Rebecque het stafwerk doen voor de prins van Oranje toen deze het Britse leger in België commandeerde. De Britten hadden een eigen staf onder Hudson Lowe. Ze citeert uit het dagboek van De Constant-Rebecque een scène waarin hij zich met de sabel moest verdedigen tegen Franse cavaleristen. Ze plaatst dit moment echter tijdens de geallieerde opmars, terwijl het een uur daarvoor plaatsvond. Verder schrijft ze meerdere namen verkeerd: zo verhaspelt ze bijvoorbeeld De Perponcher-Sedlnitsky tot Perponcher-Sedinitsky.
Ook aan de opbouw van het verhaal schort het. Het is lastig de draad vast te houden door de forse sprongen in tijd. Terwijl ze het Franse leger beschrijft, gaat ze terug naar Napoleons verbanning op Elba. En als ze het over coalitie-oorlogvoering heeft, springt ze terug op Wellingtons periode in India.
Dat Baker-Smith voor dit onderwerp heeft gekozen, is een prijzenswaardig initiatief. Maar het lijkt een haastig onderzocht en geschreven boek. Moest het per se in het jubileumjaar 2015 uitkomen? Ze heeft volgens haar bibliografie ook weinig primaire en secundaire Nederlandse bronnen bestudeerd. Ook gebruikt ze de oude editie van Vels Heijn en niet de fors aangepaste, latere versie.[6] En heeft ze de recente boeken van Erwin Muilwijk links laten liggen.[7] De vraag rijst of ze zich wel goed in het onderwerp heeft verdiept. Een betere voorbereiding en wat steviger archiefonderzoek hadden haar voor veel fouten kunnen behoeden. Jammer, want dit doet ongetwijfeld afbreuk aan haar terechte pleidooi voor de 'hidden heroes'.

Drs. Ed Coumans

[6] N. Vels Heijn, *Glorie zonder helden. De slag bij Waterloo, waarheid en legende* (Amsterdam 1974);
N. Vels Heijn, *Waterloo. Glorie zonder helden* (Amsterdam 1990).

[7] Onder meer: Erwin Muilwijk, *Standing firm at Waterloo 17 & 18 June* (Bleiswijk 2014).

Van de penningmeester

Een nieuw jaar staat voor de deur. Een bijzonder jaar, waarin we vieren dat 'Mars et Historia' vijftig jaar bestaat. Ons gouden jubileum, met activiteiten, waarvoor onze voorzitter al elders in dit blad de aandacht heeft gevraagd. Na enkele jaren met een teruglopend ledental lijkt het dat, mede door de komst van nieuwe leden, daaraan een halt wordt toegeroepen. Een voorzichtige conclusie, dat wel. Maar ook een aansporing voor ons allen om actie te ondernemen om het ledental te doen stijgen.

Het bestuur heeft, ondanks stijging van kosten, besloten ook voor het jaar 2016 de contributie niet te moeten verhogen. Het blijft voor leden in Nederland € 35 per jaar, leden die in het buitenland wonen betalen iets meer vanwege hogere portokosten en leden die een machtiging hebben gegeven voor de inning van de contributie krijgen een korting.

U mag die € 35,00 uiteraard ook zien als een minimumbedrag. Als u wilt bijdragen aan een mooi blad en meer activiteiten, vooral in ons gouden jaar, dan nodig ik u graag uit een hoger bedrag over te maken. Daarvoor bij voorbaat dank.

Het bankrekeningnummer van de vereniging is NL44 RABO 0147 8895 37.

Wim Adriaansen.

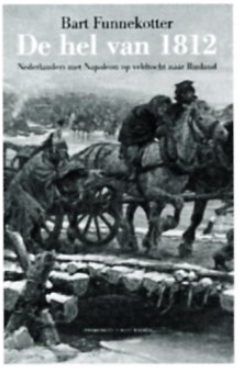
Literatuursignaleringen



Kees Bruin
Een hele eer. 200 jaar koninklijke onderscheidingen in Nederland
Uitgeverij Wbooks, Amsterdam, 2015
128 p., geïll., geb.
ISBN 978-94-625-8112-8
€ 17,95



Gert Oostindië
Soldaat in Indonesië, 1945-1950. Getuigenissen van een oorlog aan de verkeerde kant van de geschiedenis
Uitgeverij Prometheus, Amsterdam, 2015
384 p., geïll., paperback
ISBN 978-90-3514-349-4
€ 29,95



Bart Funnekotter
De hel van 1812. Nederlanders met Napoleon op veldtocht naar Rusland
Uitgeverij Prometheus, Amsterdam, 2015
336 p., geïll., paperback
ISBN 978-90-3513-950-3
€ 19,95



Jan Schoeman
Vastgoed onder vuur. De geschiedenis van de militaire bouw in Nederland
Uitgeverij QV, Nijmegen, 2014
127 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-820800-4-9
€ 17,95



Elisabeth M.L. Klinkers
De troepenmacht in Suriname. De Nederlandse defensie in een veranderende koloniale wereld 1940-1975
Uitgeverij Boom, Amsterdam, 2015
284 p., geïll., paperback
ISBN 978-90-8953-664-8
€ 24,90



Hein Jongbloed
Majoor van Oranje. Jacobus Hojel, ooggetuige van de eerste jaren van ons koninkrijk
352 p., geïll., paperback
Uitgeverij Balans, Amsterdam, 2015
€ 18,95

Rectificatie

In *Mars et Historia* 2015/3 staat bij het artikel over Schiphol als militair vliegveld bij enkele foto's die afkomstig zijn van een website over de Stelling van Amsterdam abusievelijk het verkeerde webadres als bron vermeld. Het juiste webadres is: www.stelling-amsterdam.nl

In hetzelfde nummer zijn bij de boekbespreking bij de extra foto de namen verwisseld van J.G.M. Nass en G. Wilhelmy Damsté.

De redactie

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, mr. W.J. Zaagman

Lid van verdienste
L.T.D. Postma

Bestuur
Drs. R. de Winter, voorzitter
H.A. Bresser, secretaris
Dr. W.L.M. Adriaansen, penningmeester
Mevr. drs. L. Brama, redacteur *Mars et Historia*
Drs. T. Broos
Ing. R. C. Kuenen
Dr. L. Ph. Sloos, hoofdredacteur *Mars et Historia*

Webredacteur
E. Muilwijk

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

Lidmaatschap
De jaarcontributie voor 2016 voor leden die geen machtiging tot inning hebben verstrekt, bedraagt € 35,00 (buitenland € 37,50), over te maken op rekening IBAN NL44 RABO 0147 8895 37 (Rabobank Amersfoort) t.n.v. Mars et Historia.
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
E adria305@planet.nl

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





