Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 53 | 2019 | Nr. 3



033682 Mars et Historia 2019 3.indd 1 16-09-19 08:54

Mars et Historia

Mars et Historia is een veelzijdig militair-historisch tijdschrift waarin zowel militaria als historisch onderzoek aan bod komen en is een uitgave van de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie. Mars et Historia verschijnt in de maanden maart, juni, september, december. Informatie voor het aanleveren van kopij of over het aanleveren van advertenties vindt u op onze website, www.marsethistoria.nl.

Redactieadres
E redactie@marsethistoria.nl of eindredactie@marsethistoria.nl

Redactie
Drs. Liesbeth Brama, hoofdredacteur
Drs. Ed Coumans, eindredacteur
Drs. Corstiaan Prince
Dr. Louis Ph. Sloos
Dr. Dirk Starink

Webredactie: Erwin Muilwijk

Logo: Lex Tempelman

Vormgeving en druk: MediaCenter, Rotterdam

ISSN 0928-5156

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.

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

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

Lidmaatschap
De jaarcontributie voor 2019 voor leden die geen machtiging tot inning hebben verstrekt, bedraagt € 39,50 (buitenland € 44,50). Leden die een machtiging tot inning hebben verstrekt, krijgen een korting van € 2,50. Voor meer informatie over het lidmaatschap en de vereniging, zie onze website, www.marsethistoria.nl. Studentlidmaatschap € 19,75 per jaar. Bij aanmelding dienen studierichting en nummer collegekaart te worden opgegeven.

Ledenadministratie
Dr. W.L.M. Adriaansen, T 076 541 20 54,
E w.adriaansen@planet.nl

Sociale media
Mars et Historia | Facebook
@MarsHistoria | Twitter

Inhoud

Van de voorzitter 1

Redactioneel 3
Liesbeth Brama

Een "papieren exercitie"? 4
Kim Bootsma, MA

Positionering van het Camp d' Utrecht bij Zeist in 1804 14
Luitenant-kolonel b.d. KL drs. Bas van der Mooren

De lobby voor een nieuwe "Karel Doorman" 24
Drs. R. Enthoven en dr. P.C. Boer

De luchtafweer in de Eerste Wereldoorlog Deel 2 35
Dr. Dirk Starink

Vergeltungswaffe Eins in Oost-Nederland 41
Henk Koopman

Boekbespreking 47
De Nederlandse militaire luchtvaart van dag tot dag

Literatuursignaleringen 49

Verantwoording omslagfoto's en -illustraties

Voorkant
Vrouwen, er is plaats bij de Luchtmacht. Affiche, 1955-1965.
Nationaal Militair Museum, Soesterberg.

Achterkant
Een origineel luchtdoelkanon uit de Eerste Wereldoorlog. Het betreft een Duits veldkanon F.K. 73 dan wel F.K. 73/88 van 90 mm dat volgens het systeem-Plett is aangepast tegen luchtdoelen. Nederland kocht in het laatste oorlogsjaar 1918 zestien van deze toen al verouderde kanonnen in Duitsland.
NMM, Soesterberg.

prijs los nr. € 12,50

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 2 16-09-19 08:54

Van de voorzitter

Open deur



Op 3 juni 2019 ontvangt minister van Defensie Bijleveld uit handen van Engelandvaarder Jonker het eerste exemplaar van het tijdschrift *Vrij!*
Foto: NIMH



Twee door de Prinses Irene Brigade krijgsgevangen genomen Luftwaffe-militairen, september 1944. Een ingekleurde foto uit *Vrij!*
Foto: NIMH/Erwin Zeemering

De constatering dat de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog ons onverminderd en mateloos blijft boeien, geldt in militair-historische kringen als het intrappen van een open deur. De niet aflatende stroom van nieuwe publicaties, exposities en documentaires vormt hiervan een tastbaar bewijs. In de jaren 2019 en 2020 staat – het zal u ongetwijfeld niet zijn ontgaan – het thema "75 jaar bevrijding" centraal. Ook als militair-historische vereniging zijn wij het aan onze stand verplicht dit thema stevig aan de orde te stellen; onze hoofdredacteur zal dit in haar Redactioneel nader toelichten. Ik verheug mij op de artikelen rond dit thema die in de komende nummers van *Mars et Historia* de revue zullen passeren.

Het thema 75 jaar vrijheid heeft wel wat weg van een drama, om niet te zeggen spektakelstuk, in talloze bedrijven, waarbij de bühne wordt gevuld met een keur van prominente spelers. Zo heeft het Nationaal Comité 4 en 5 mei in samenwerking met provincies en gemeenten een indrukwekkend programma opgetuigd dat naast de bestaande herdenkingen en vieringen een reeks grote evenementen omvat, zoals onder meer een vlootparade met historische en hedendaagse schepen op de Westerschelde (ter herdenking van de Slag om de Schelde in 1944 en de bevrijding van Zuid-Nederland), een herdenking van de Holocaustslachtoffers door middel van een "bijzonder lichtmonument", ontworpen door kunstenaar en innovator Daan Roosegaarde en een Maand van de vrijheid, waarin een "Vrijheidexpres" door het hele land rijdt "om verhalen op te halen en te brengen".

NIMH pakt uit

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) laat zich evenmin onbetuigd en pakt sinds juni 2019 maandelijks uit met de digitale Bevrijdingskrant, waarin de lezer wordt getrakteerd op een gevarieerd menu met artikelen, brieven, dagboeken, minidocumentaires, podcasts, historische filmclips, foto's, pamfletten, portretten en interactieve kaartanimatie. Via

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 1 16-09-19 08:54



Amerikaanse parachutisten van het 501st Parachute Infantry Regiment van de 101st Airborne Division trekken Veghel binnen, september 1944. Ingekleurde foto uit *Vrij!*
Foto: NIMH/Erwin Zeemering



Tijdens de bevrijding uitgegeven prentbriefkaarten
Beeldbank NIMH

een landkaart kunt u maand voor maand de opmars van de geallieerden vanuit Normandië volgen. Dat het NIMH veel energie en vakmanschap in deze digitale bevrijdingskranten heeft geïnvesteerd spat bij wijze van spreken van uw beeldscherm af. Ik raad onze leden aan zich – gratis en voor niets! – te abonneren op deze reeks digitale bevrijdingskranten. Dat kan eenvoudig via de website www.75jaarvrij.nl. Op deze manier weet u zich maandelijks tot december 2020 verzekerd van een indrukwekkend portie militair-historisch bevrijdingsnieuws.

Niet gratis, maar evenzeer de moeite waard is het eenmalig uitgegeven tijdschrift *Vrij!* dat sinds juni een jaar lang in de boekhandel verkrijgbaar is. Op 3 juni jongstleden nam minister van Defensie Ank Bijleveld-Schouten uit handen van de 99-jarige Engelandvaarder Eddie Jonker in Den Haag het eerste exemplaar van dit meer dan 160 pagina's tellende fraai vormgegeven tijdschrift in ontvangst. In *Vrij!* zijn bijna veertig zeer gevarieerde bijdragen opgenomen. Militair-historicus Christ Klep schetst in zes artikelen het chronologisch verloop van de strijd vanaf de invasie in Normandië tot aan de Duitse capitulatie. Deze artikelen gaan vergezeld van prachtig kaartwerk van NIMH-cartograaf Erik van Oosten. In de rubriek "collectietopper" brengen verschillende musea en instellingen een van hun militaire topstukken of collecties voor het voetlicht, zoals de North American B-25 Mitchell van Oorlogsmuseum Overloon of het verslag van een koopvaardijkapitein in Duitse gevangenschap dat berust bij het NIMH. Verder een keur aan op zichzelf staande artikelen, bijvoorbeeld over het optreden van *Fallschirmjäger Regiment 6* in Nederland, de oprichting en inzet van de Stoottroepen, wapendroppings voor het verzet en het mijnen ruimen na de bevrijding. Het tijdschrift heeft een tamelijk hoog human-interestgehalte, waarbij de persoonlijke belevenissen van de betrokkenen centraal staan. Prikkelend tot slot is ook de rubriek "WO2 in kleur", waarin Erwin Zeemering een aantal zwart-witfoto's uit het laatste oorlogsjaar op verbluffende wijze heeft ingekleurd.

Wie de recente militair-historische oogst over de laatste fase van de Tweede Wereldoorlog op zich laat inwerken, kan niet anders dan constateren dat de bevrijding van Nederland na vijf donkere bezettingsjaren ook na 75 jaar nog altijd volop in het nieuws staat en nieuwe feiten en inzichten oplevert. Achter de ingetrapte open deuren blijken steeds opnieuw belangwekkende geschiedenissen en nauwelijks ontgonnen aspecten van ons militair verleden schuil te gaan. Kortom, ook na het verstrijken van driekwart eeuw zijn wij nog lang niet klaar met de Tweede Wereldoorlog

Drs. Rolf de Winter
Voorzitter

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 2 16-09-19 08:55

Redactioneel

Afgelopen zomer werd voor het eerst sinds 75 jaar een hitterecord gebroken. Het jaar 1944, waarin voor het laatst zulke hoge temperaturen werden gemeten, staat om meer redenen nu in de belangstelling. De geallieerde bevrijding van Europa, en daarmee Nederland, wordt groots herdacht en uw verenigingsblad draagt daar zijn steentje aan bij. Met ingang van dit derde nummer kunt u in een apart katern een bijdrage vinden over de Bevrijding of de Tweede Wereldoorlog.

Een ander gedenkwaardig moment, dat dit jaar een beetje is ondergesneeuwd, is het feit dat in 1944 vrouwen voor het eerst toetraden tot de krijgsmacht. In dat jaar konden Nederlandse vrouwen zich in Engeland aanmelden bij de pas opgerichte MARVA (Marine Vrouwen Afdeling) en het VHK (Vrijwillig Vrouwen Hulpkorps, de voorloper van de Militaire Vrouwen Afdeling van de landmacht). Gelijktijdig werd in Australië het Vrouwenkorps KNIL (Koninklijk Nederlands-Indisch Leger) opgericht. De Luchtmacht Vrouwenafdeling volgde later in 1951. In deze *Mars et Historia* daarom aandacht voor deze bijzondere mijlpaal. Kim Bootsma schreef voor ons een aardige bijdrage over het Nederlandse beleid ten aanzien van vrouwen in gevechtsfuncties.

Verder treft u in deze uitgave een mooi artikel aan over het Kamp van Zeist oftewel Camp d'Utrecht dat in 1804 voor een Frans-Bataafse legermacht werd ingericht. Bas van der Mooren neemt u mee terug in de tijd en vertelt aan de hand van onder andere archeologische sporen het verhaal. Peter Boer en Rob Enthoven hebben een bijdrage geschreven over de lobby die in de jaren zeventig en tachtig gevoerd werd om de naam Karel Doorman weer ingevoerd te krijgen bij de naamgeving van een van de nieuwe schepen van de Koninklijke Marine. Een artikel dat de ogen opent en laat zien dat niet iedereen binnen de maritieme wereld dezelfde visie heeft op de daden van Karel Doorman tijdens de Slag in de Javazee. Verder vindt u in dit nummer het tweede en laatste deel van de bijdrage van Dirk Starink over de ontwikkeling van de luchtafweer tijdens de Eerste Wereldoorlog. En verder kunt u in dit nummer het eerste artikel in het kader van onze "Bevrijdingspecial" lezen. Henk Koopman heeft een boeiend verhaal geschreven over de inzet van de V1 in het oosten van Nederland. Tot slot heeft ons redactielid Corstiaan Prince een boekrecensie geschreven over de pas verschenen *Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht*. Een mooie recente uitgave van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Bij deze Mars treft u ook een uitnodiging aan voor de komende Algemene Ledenvergadering van onze vereniging. Dit jaar vindt deze plaats op zaterdag 16 november 2019. Het Marechausseemuseum in Buren zal ons die dag gastvrij ontvangen. U bent van harte welkom! Tevens is dit een mooie gelegenheid om het museum te bezoeken. Graag tot dan!

Drs. Liesbeth Brama
Hoofdredacteur



Vrouwen in de krijgsmacht. "Milva's" en "luva's" in diverse tenuen.
Foto: NIMH

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 3 16-09-19 08:55

Een “papieren exercitie”?

Het Verdrag van New York en het Nederlandse beleid inzake vrouwen in gevechtsfuncties, 1968-1978

Kim Bootsma, MA[1]



“Luva’s” aan het werk als plotsters van de 4e Luchtwachtgroep van het Korps Luchtwachtdienst (KLD) te Alkmaar (1956). Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

In het najaar van 1978 maakte de minister van Defensie bekend dat op korte termijn alle functies binnen de krijgsmacht, waaronder ook de zogenoemde gevechtsfuncties, voor vrouwelijke militairen zouden worden opengesteld. Het beleid, zo staat in de memorie van toelichting op de defensiebegroting voor 1979 te lezen, zal er op gericht zijn: ‘... in beginsel alle functies in de krijgsmacht voor vrouwen open te stellen. De Staatssecretaris en ik zien geen aanleiding in dit beleid ten principale een uitzondering te maken voor de zoge-

[1] Kim Bootsma is promovendus Moderne Geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 4 16-09-19 08:55

naamde gevechtsfuncties. Vrouwen die zich melden voor die gevechtsfuncties zullen derhalve daaruit niet worden geweerd om hun vrouw-zijn.'[2]

Met deze beslissing maakte de minister een einde aan een discussie die al in de zomer van 1968 in gang was gezet, toen de Nederlandse regering het Verdrag van New York inzake de politieke rechten van de vrouw ondertekende. Dit verdrag bepaalde dat vrouwen op gelijke voet met mannen recht hebben om deel te nemen aan het politieke en openbare leven en dat zij op gelijke wijze het recht hebben om een overheidsambt te bekleden. In tegenstelling tot omringende landen besloot de Nederlandse regering om bij de goedkeuring van dit verdrag geen voorbehoud voor de krijgsmacht te maken. Dit betekende dat er ook binnen de krijgsmacht geen onnodig onderscheid meer gemaakt mocht worden tussen mannen en vrouwen.

Gedurende de jaren zeventig zou er binnen, en later ook buiten, het ministerie van Defensie flink worden gedebatteerd over de implicaties van het Verdrag van New York voor de defensieorganisatie. Sinds de oprichting van de vrouwenkorpsen in de jaren veertig en vijftig hadden vrouwelijke militairen weliswaar een blijvende plaats in de krijgsmacht verworven, maar deze was altijd fundamenteel anders geweest dan die van hun mannelijke collega's. Zo golden er voor de vrouwen van de Milva (Militaire Vrouwen Afdeling van de Koninklijke Landmacht), Marva (Marine Vrouwenafdeling) en Luva (Luchtmacht Vrouwenafdeling) andere regelingen over contractduur, huisvesting, promotie en aanneming en stond er maar een beperkt aantal opleidingen en dienstvakken voor hen open. Betekende de goedkeuring van het Verdrag van New York dat al deze regelingen overboord moesten? Wat moest er gebeuren met de vrouwenkorpsen? En vooral: moesten vrouwen nu ook worden toegelaten tot gevechtsfuncties?

Dit artikel geeft een overzicht van de discussie die zich in de jaren zeventig op het ministerie van Defensie afspeelde. Het zal laten zien dat de beslissing om uiteindelijk alle functies binnen de krijgsmacht voor vrouwen open te stellen niet automatisch voortvloeide uit de goedkeuring van het Verdrag van New York (zoals vaak wordt gesteld), maar dat in eerste instantie het openstellen van gevechtsfuncties helemaal niet aan de orde was. En daarna, toen Defensie gedwongen werd vaart achter het integratiebeleid te zetten, zelfs heftig door de militaire top bestreden werd.

"Redelijke" discriminatie?

Zoals al even kort aangegeven, vormde de goedkeuring van het Verdrag van New York inzake de politieke rechten van de vrouw de aanleiding voor het ministerie van Defensie om het beleid betreffende vrouwelijke militairen te herzien. Dit verdrag was in de nasleep van de Tweede Wereldoorlog, toen het kiesrecht voor vrouwen in veel landen nog geen vanzelfsprekendheid was, opgesteld en had als doel de politieke rechten van vrouwen wereldwijd te promoten en waarborgen. Hoewel het verdrag al in 1953 door de Verenigde Naties was aangenomen, zou Nederland het pas in augustus 1968 ratificeren en in oktober 1971 als Rijkswet implementeren. Terwijl op dat moment al wel aan de eerste twee artikelen van het verdrag (het recht van vrouwen om bij alle verkiezingen te stemmen en gekozen te worden) kon worden voldaan, leverde met name het derde artikel problemen op, ook voor de krijgsmacht. Dit artikel bepaalde namelijk dat vrouwen gerechtigd zijn om op gelijke voet met mannen een overheidsambt te bekleden en alle volgens nationale wetgeving ingestelde overheidsbetrekkingen te vervullen, en dat alles "zonder enig onderscheid".[3] Hoewel landen als België, Finland, Denemarken, Italië en Groot-Brittannië bij de goedkeuring van het Verdrag van New York een uitzondering hadden gemaakt voor hun strijdkrachten, koos de Nederlandse regering er voor om dit niet te doen. Dit hield in dat ook binnen de krijgsmacht alle discriminerende bepalingen van tafel moesten.

Wat dit precies zou gaan betekenen voor de positie van vrouwelijke militairen, lag in het begin van de jaren zeventig echter allerminst vast. Voor velen was het feit dat vrouwen een wezenlijk andere positie in de krijgsmacht innamen dan mannen, en het feit dat zij van bepaalde functies werden uitgesloten, niet per se een kwestie van discriminatie, maar simpelweg het resultaat van onvermijdelijke, "natuurlijke" verschillen tussen mannen en vrouwen. De directeur Juridische Zaken van het ministerie van Defensie zou bijvoorbeeld in de zomer van 1968 schrijven dat het uitsluiten van vrouwen van gevechtsfuncties een vorm van "redelijke" discriminatie was: 'Het aanvaarden van de consequenties van het werk van de Schepper: physieke en psychische verschillen in structuur bij de vrouw, die

[2] Memorie van Toelichting bij Rijksbegroting voor het jaar 1979, *Kamerstukken II* 1977/78, 15300, 67.

[3] Artikel 3 van het Verdrag betreffende de politieke rechten van de vrouw, New York, 31 maart 1953, https://wetten.overheid.nl/BWBV0005193/1971-10-28.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 5 16-09-19 08:55

haar, in 't algemeen, daarom minder geschikt maakt voor bepaalde beroepen.'[4]

De eerste interservicecommissie die zich met deze problematiek moest bezighouden, de Commissie Rechtpositie Vrouwelijk Militair Personeel, kreeg dan ook de opdracht om te onderzoeken '*of* en zo ja, *in hoeverre* de bestaande voorschriften inzake de aanneming, de basisopleiding, de carrièregang en de bevorderingsgang van het vrouwelijk militair personeel in strijd zijn met het verdrag inzake de politieke rechten van de vrouw' (cursivering van auteur).[5] Deze commissie was in maart 1972 door de Personeelsraad, het hoogste interservice-orgaan belast met personeelsbeleid, opgezet. Ze bestond uit zowel vertegenwoordigers van de afdelingen rechtstoestand van de drie krijgsmachtdelen als vertegenwoordigers van de drie vrouwenkorpsen.[6] Daarnaast namen ook vertegenwoordigers van de drie bevelhebbers op ad-hocbasis zitting in de commissie. Al bestond er bij de chefs van staven nogal wat scepsis over het hele integratieproces. De bevelhebbers, verenigd in het comité Verenigde Chefs van Staven (CVS), hadden de opdracht aan de commissie goedgekeurd, maar met de aantekening dat 'ondanks elke roep naar gelijkberechtiging van vrouwelijke militairen' zij van mening waren dat er 'functies zijn, die alleen al uit een oogpunt van "costeffectiveness" niet door vrouwen dienen te worden vervuld. Slechts een gering percentage vrouwen zoekt een carrière in de krijgsmacht; terwijl van hen die een dienstverband aangaan, de meesten slechts een beperkt aantal jaren blijven. Daarenboven is, om reden van fysieke aard, de vrouw voor bepaalde functies niet geschikt.'[7]

"Ethische" bezwaren

In augustus 1974, ruim twee jaar nadat de Commissie Rechtspositie was ingesteld, kwam de commissie met een rapport, getiteld *De vrouw in de krijgsmacht*.[8] Ondanks enige onenigheid binnen de commissie, waren de conclusies in het rapport vrij vooruitstrevend van aard. Zo concludeerde de commissie dat de manier waarop het Verdrag van New York was ondertekend, dus zonder voorbehoud voor de krijgsmacht, betekende dat 'de vrouw in de krijgsmacht in beginsel een gelijke carrière moet kunnen maken als haar in dezelfde positie verkerende mannelijke collega'.[9] Dit hield in dat vrouwen op gelijke voet met mannen toegang zouden moeten krijgen tot elke 'rang of stand met de daaraan verbonden functies en wel zonder enig onderscheid'.[10] Volgens het rapport, en daar zat vooral het vooruitstrevende in, gold dit ook voor de zogenaamde "combattante functies". Juist het uitsluiten van vrouwen van gevechtsfuncties had als gevolg dat vrouwen niet tot de hoogste rangen konden doordringen en dus geen gelijke carrière konden maken. De Militair Geneeskundige Raad had op 26 juni 1973 in een brief aan de commissie laten weten vanuit medisch oogpunt geen reden te zien om vrouwelijke militairen "op grond van het vrouw zijn" van bepaalde functies uit te sluiten.[11] Aan de hand van deze verklaring constateerde de commissie 'dat de vrouw in beginsel in gelijke mate in de krijgsmacht inzetbaar is als de man' en dat daarom alleen het al dan niet voldoen aan de gestelde eisen kan bepalen of iemand geschikt is voor een bepaalde militaire functie.[12] Het bestaande rechtspositiesysteem van vrouwelijke militairen was gebaseerd op 'de bij voorbaat beperkte inzetbaarheid van de vrouw als zodanig'. De commissie concludeerde

[4] Aantekening van Mr. Bödeker (8 augustus 1969), Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie: Personeelsraad, nummer toegang 2.13.172, inventarisnummer 78.

[5] Instellingsbeschikking (10 maart 1972), NL-HaNA, Defensie/Personeelsraad, 2.13.172, inv.nr. 77.

[6] Sinds 1954 functioneerde de Personeelraad als overleg- en adviesorgaan van de ministers van Oorlog en Marine in alle zaken betreffende het militaire personeel. In de Personeelraad zaten naast de directeur Militair Personeel en zijn plaatsvervanger ook de vlagofficier Personeel marine en diens plaatsvervanger plus de adjudant-generaal, de chef Personeel luchtmacht en de stafofficier Personeel marine, elk ressorterend onder de chef-staf van hun krijgsmachtdeel.

[7] Nota van luitenant-generaal W. van Rijn aan Voorzitter Personeelsraad (27 januari 1972), NL-HaNA, Defensie/Personeelsraad, 2.13.172, inv. nr. 77.

[8] Niet te verwarren met het rapport *Vrouw in de Krijgsmacht* dat in juni 1980 door de gelijknamige projectgroep zou worden uitgegeven.

[9] Rapport *De vrouw in de krijgsmacht* van de Commissie Rechtspositie Vrouwelijk Militair Personeel (5 augustus 1974), p. 10, NL-HaNA, Defensie/Personeelsraad, 2.13.172, inv.nr. 78.

[10] Ibid., p. 10, p. 16.

[11] Nota van schout-bij-nacht arts E. Deddes aan G. Bruinsma, Voorzitter van de Commissie Rechtspositie Vrouwelijk Militair Personeel (26 juni 1973), NL-HaNA, Defensie/Personeelsraad, 2.13.172, inv.nr. 78.

[12] Rapport *De vrouw in de krijgsmacht*, p. 17, NL-HaNA, Defensie/Personeelsraad, 2.13.172, inv.nr. 78.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 6 16-09-19 08:55



Twee militairen op de evenwichtsbalk op de hindernisbaan (1990-1995).
NIMH.

dat dit duidelijk in strijd was met artikel 3 van het Verdrag van New York.[13]

In oktober 1974 werd het rapport van de commissie in een vergadering van de Personeelsraad besproken. Hoewel de raad akkoord ging met de aanbevelingen in het rapport – waaronder de aanbeveling dat de individuele krijgsmachtdelen zélf de verdere uitvoering van het integratiebeleid ter hand moesten nemen – en ook de conclusie van de Militair Geneeskundige Raad onderschreef, besloot hij toch niet de zienswijze van de commissie betreffende gevechtsfuncties over te nemen. Op "ethische gronden" moeten vrouwen op voorhand van combattante functies worden uitgesloten, zo oordeelde de raad.[14] Hiermee week de raad af van de overwegingen van de Commissie Rechtspositie,

[13] Ibid.

[14] Nota van luitenant-generaal W.H. de Savornin Lohman aan de Chef Marinestaf, Chef Generale Staf, Chef Luchtmachtstaf (14 januari 1975), Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie: Generale Staf; Staf van de bevelhebber der landstrijdkrachten, later Landmachtstaf; Staf van de bevelhebber der Landstrijdkrachten, (1969) 1973-1979 (1980), nummer toegang 2.13.110, inventarisnummer 699.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 7 16-09-19 08:55

die juist had gesteld dat het openstellen van gevechtsfuncties een belangrijke voorwaarde was om te kunnen voldoen aan het Verdrag van New York. Gevoelsmatige bezwaren tegen "de vrouw in het man tegen man gevecht", de vrouw "in de loopgraaf" en de vrouw "op de tank" kunnen volgens de commissie weliswaar obstakels vormen, maar mogen aan het principe van gelijkberechtiging niet afdoen.[15]

Toch werd besloten om de integratie van vrouwen voorlopig te beperken tot non-combattante functies. In januari 1975 werden de bevelhebbers van de drie krijgsmachtdelen door de voorzitter van de Personeelsraad op de hoogte gesteld van dit besluit en verzocht om binnen hun eigen krijgsmachtdeel na te gaan voor welke non-combattante functies vrouwelijke militairen in aanmerking zouden kunnen komen. Een nieuwe commissie, bestaande uit juridisch medewerkers, zou zich richten op het wegwerken van alle "rechtspositionele" verschillen. Ook naar buiten toe werd er duidelijkheid verschaft inzake het standpunt van de militaire top. Hoewel de minister van Defensie in de Defensienota van 1974 al had aangegeven dat de positie van vrouwelijke militairen op korte termijn zou gaan veranderen en dat er "meer functies" voor vrouwen zouden worden opengesteld, was nog niet nader toegelicht om welke functies het dan precies zou gaan.[16] In de memorie van toelichting op de defensiebegroting van 1975 werd nu gesteld: 'Hoewel het inzetten in combattante functies vooralsnog op practische gronden niet te verwezenlijken is, wordt thans met name onderzocht welke functies en opleidingen ook voor vrouwelijke militairen kunnen worden opengesteld.'[17]

Opvallend hierbij is dat er niet gesproken werd van ethische, maar van "praktische" bezwaren. Wellicht werd al voorzien dat het afwijzen van vrouwen in gevechtsfuncties op basis van ethische overwegingen politieke problemen zou kunnen opleveren (hier kom ik nog op terug).

Definitie gevechtsfunctie

Met het besluit van de Personeelsraad om vrouwen voorlopig van gevechtsfuncties uit te sluiten, en het daaropvolgende verzoek aan de krijgsmachtdelen om uit te zoeken voor welke functies vrouwen dan wel ingezet konden worden, diende zich een nieuw probleem aan: wát was precies een gevechtsfunctie? In zijn brief van januari 1975 had de voorzitter van de Personeelsraad de bevelhebbers verzocht om vóór 1 augustus 1975 met concrete maatregelen omtrent de "plaatsbaarheid" van vrouwelijke militairen binnen hun krijgsmachtdeel te komen. Een inkijkje in de reacties die de raad hierop ontving laat goed zien hoe ingewikkeld het was om een onderscheid te maken tussen een gevechts- en niet-gevechtsfunctie, maar ook hoe door de militaire top de integratie van vrouwelijke militairen vooral als een intern personeelsprobleem gezien werd, en niet zozeer als iets dat een bijdrage zou moeten of kunnen leveren aan de algemene achterstand van vrouwen in de maatschappij. Vrouwen moeten worden ingepast in het bestaande systeem, zonder daarbij de organisatie *an sich* te veranderen, zo was het uitgangspunt.

Vooral bij de Koninklijke Landmacht (KL), waar misschien wel de meeste gevechtsfuncties voorkwamen, bleek het bepalen van waar "non-combattante" vrouwelijke militairen nu wel en niet ingezet konden worden een vrijwel onmogelijke opgave. In eerste instantie werd overwogen om het gehele brigadeniveau voor vrouwen uit te sluiten, en om een "territoriale begrenzing" (binnen twintig kilometer vanaf de frontlinie geen vrouwelijke militairen toe te laten) in te voeren. Toen bleek dat daarmee de mogelijkheden voor vrouwelijke militairen wel erg zouden worden beperkt, werd daar weer van afgestapt.[18] Uiteindelijk werd besloten het beleid betreffende vrouwelijke militairen aan te laten sluiten op het bestaande voornemen om alle functies binnen de KL in drie categorieën in te delen: specifieke gevechtsfuncties (I), gevechtsondersteunde functies (II) en overige functies (III). De specifieke gevechtsfuncties, functies 'waarbij direct dan wel indirect wapens c.q. wapensystemen worden bediend', kwamen met name voor binnen infanterie-, cavalerie-, artillerie- en genie-eenheden. Daarom werd besloten dat deze wapens in zijn geheel voor vrouwen gesloten bleven.[19] Echter – en daar zat vooral het probleem – waren er bij de KL ook een flink aantal functies aanwezig die niet per se tot een gevechtsfunctie gerekend konden worden, maar waarvan het personeel eventueel wél binnen gevechtseenheden moest opereren. Dit gold bijvoorbeeld voor de functies van instructeur aan- en afvoertroepen, automonteur, technicus, kok, administrateur en materieelbeheerder. Omdat de kans groot

[15] Rapport *De vrouw in de krijgsmacht*, p. 14, NL-HaNA, Defensie/Personeelsraad, 2.13.172, inv.nr. 78.

[16] Defensienota 1974, Hand. 1973-1974, II, 12994, 2, p. 81.

[17] Memorie van Toelichting bij Rijksbegroting voor het jaar 1975, Kamerstukken II, 1974/1975, 13100, p. 15.

[18] Aantekeningen van luitenant-kolonel Wilmink (26 november 1976), NL-HaNA, Generale Staf, 2.13.110, inv.nr. 699.

[19] Nota van J.G. Roos aan de Directeur Generaal Personeel (14 november 1977), NL-HaNA, Generale Staf, 2.13.110, inv.nr. 699.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 8 16-09-19 08:55

was dat ook militairen binnen deze gevechtsondersteunende eenheden weleens direct bij gevechtshandelingen betrokken zouden worden, zo was de gedachte, moest ook hier het aantal vrouwen tot een minimum worden teruggebracht. Hoeveel vrouwen konden worden toegelaten tot deze functies zonder de "uitwisselingsmogelijkheid" tussen gevechtseenheden en niet-gevechtseenheden in gevaar te brengen was echter lastig te zeggen. Uiteindelijk werd daarom maar besloten om het maximale aantal toegestane vrouwen in functiegroep II "arbitrair" op tien procent vast te stellen. Binnen de laatste functiegroep zouden vrouwen wel, aldus de voorstellen van de KL, onbeperkt kunnen worden ingezet.[20]

De marineleiding, daarentegen, zou in haar reactie op het verzoek van de Personeelsraad vooralsnog niet met concrete voorstellen komen. Hoewel gewerkt werd aan het wegwerken van allerlei "rechtspositionele" verschillen tussen mannen en vrouwen, werd nog niet gekeken naar welke functies die voorheen voor vrouwen gesloten waren, nu eventueel opengesteld konden worden. Dit had volgens de marineleiding pas zin wanneer vrouwelijke militairen, ongeacht welke functie ze vervulden, als "combattant" aanvaard werden. Niet de functie was in die zin combattant, maar de militair: 'De vrouw is geen volwaardig militair zolang niet is aanvaard dat zij als militair combattant is, onafhankelijk van de functie die zij bekleedt', aldus de marineleiding in haar reactie aan de Personeelsraad.[21] Pas wanneer aanvaard werd dat vrouwen "combattant" waren, kon een begin worden gemaakt met het gelijkschakelingsproces, zo luidde haar standpunt. Dit betekende overigens niet dat de marineleiding ook echt wilde dat vrouwen als "volwaardige militairen" werden aangemerkt. Nog tot in het begin van de jaren tachtig zou de Marinestaf voorstellen tot het uitbreiden van functies en het toelaten van vrouwen tot marineschepen blokkeren. Inzet van vrouwen in "vrouwelijke" functies aan de wal was dan wel geaccepteerd, aan varen met vrouwen was men duidelijk nog niet toe.

Tegenover het standpunt van de Koninklijke Marine (KM), stond de Koninklijke Luchtmacht (KLu), waarvan de leiding juist concludeerde dat vrouwen al geruime tijd in een aantal combattante functies dienden.



Dagelijkse werkzaamheden aan boord van de eerste gemengdvarende eenheid der KM: Hr.Ms. *Zuiderkruis* (1984). NIMH.

Volgens de chef Luchtmachtstaf, die de brief aan de Personeelsraad ondertekende, werd het begrip "combattante functie" bij de KLu vrij ruim geïnterpreteerd, met als gevolg 'dat een aantal, in feite combattante, functies (verkeersleiding, gevechtsleiding, etc.) bij de KLu reeds lang mede door vrouwen werden en zullen worden vervuld'.[22] Ondanks deze ruime interpretatie van het begrip gevechtsfunctie, was het voor de luchtmachtleiding kennelijk wel duidelijk welke combattante functies wel, en welke niet door vrouwelijke militairen konden worden vervuld. Uit de brief en de bijbehorende bijlage valt op te maken dat wat betreft de Luchtmachtstaf vrouwen vooral voor de functies verkeersleiding, gevechtsleiding, inlichtingen, meteo, verbindingen en materieel en automatisering in aanmerking kwamen. Het openstellen van vliegende functies werd hierbij niet genoemd.[23] Later, zo rond begin 1978, zou de chef Luchtmachtstaf stellen dat het KLu-beleid erop gericht zal zijn in beginsel geen onderscheid te maken tussen mannen en vrouwen bij de toewijzing van functies, 'onder aantekening evenwel dat functies

[20] Ibid.

[21] Nota van vice-admiraal E. Roest aan de Voorzitter Personeelsraad (8 juli 1975), NL-HaNA, Generale Staf, 2.13.110, inv.nr. 699.

[22] Nota van commodore G.J.G. Verschueren aan de Voorzitter Personeelsraad en Voorzitter Comité Verenigde Chefs van Staven (15 april 1975), NL-HaNA, Generale Staf, 2.13.110, inv.nr. 699.

[23] Ibid. en Rapport inzake overgang in beroepsdienst, aanpassing inwendige dienstregels en opleidbaarheid en plaatsbaarheid van vrouwelijke militairen (15 mei 1974), Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie, Comité Verenigde Chefs van Staven, nummer toegang 2.13.180, inventarisnummer 437.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 9 16-09-19 08:55

waarbij direct gevechtscontact met de vijand waarschijnlijk is (vliegen en in het algemeen functies bij de grondoperationele dienst en bij de geleide wapens) niet toegankelijk zijn voor vrouwen'.[24]

Politieke druk

Uiteindelijk zouden er in de jaren die volgden meerdere commissies, werkgroepen en projectgroepen worden opgezet die zich moesten bezighouden met de "functionele inzetbaarheid" van vrouwelijke militairen. Gezien de "complexiteit van de materie", zoals een KM-functionaris zou schrijven, was het van groot belang eerst gedegen onderzoek te doen, alvorens overhaast bepaalde dienstvakken open te stellen, zo was de gedachte.[25] Een definitief standpunt van de politieke leiding omtrent de inzetbaarheid van vrouwelijke militairen bleef dan ook uit, totdat er in de zomer van 1978, onder druk van de politiek, geen ontkomen meer aan was. Inmiddels was ook in Nederland, mede door allerlei internationale ontwikkelingen, de emancipatie van vrouwen een belangrijk politiek speerpunt geworden. Langzaam maar zeker had het emancipatiebeleid voet aan de grond gekregen en gedurende de jaren zeventig zouden er verschillende organen worden opgericht die de emancipatie van vrouwen moesten stimuleren.[26] Het is in deze context dat vanaf de tweede helft van de jaren zeventig ook politici zich steeds intensiever met de integratie van vrouwelijke militairen gingen bemoeien en de druk op Defensie om voort te maken met het integratieproces opvoerden.

In februari 1975 was er, naar aanleiding van het gestelde in de memorie van toelichting op de defensiebegroting van 1975 (zie hierboven), vanuit een aantal partijen al kritiek gekomen op de manier waarop het beleid tot dan toe gevoerd werd. Volgens VVD-Kamerlid Wim Keja ging de minister er met zijn beleid nog steeds van uit dat vrouwen minder geschikt waren voor militaire dienst dan mannen: 'Nog steeds gaat de Minister er van uit, dat de man meer capaciteiten heeft dan de vrouw. Hij laat namelijk onderzoeken welke functies en opleidingen eventueel voor vrouwen kunnen worden opengesteld. Een opstelling, waartegen zeker de



Tweede luitenant-vlieger P. (Nelly) Speerstra. Als eerste vrouw binnen de KLu gebrevetteerd als jachtvlieger op 13 december 1986. De vervolgopleiding tot operationeel jachtvlieger heeft zij echter niet afgerond (1986).
NIMH.

"Rooie Vrouwen" moeten protesteren. Mijn partij wil het in ieder geval precies andersom. In principe moeten alle functies en opleidingen voor vrouwen worden opengesteld met uitzondering daar waar het niet kan. Maar wij zijn dan ook sterke voorstanders van vergroting van het vrouwelijke element in de krijgsmacht en de Minister misschien niet.'[27]

Ook in de loop van 1976 en 1977 bleven er vanuit de Eerste en Tweede Kamer vragen komen over de voort-

[24] Nota van W. Drees aan het Comité Personeel (31 maart 1978), NL-HaNA, Generale Staf, 2.13.110, inv.nr. 699.

[25] Aantekeningen t.b.v. VOP van J.C. Milders (19 januari 1976), Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie: Directie Personeel Koninklijke Marine, Afdeling Rechtstoestand, nummer toegang 2.13.204, inventarisnummer 72.

[26] In december 1974 werd de "Emancipatiekommissie" opgericht, in 1977 gevolgd door de Interdepartementale Coördinatiecommissie Emancipatiebeleid, waarin alle departementen (met uitzondering van Defensie) waren vertegenwoordigd en in 1978 door de overkoepelende Directie Coördinatie Emancipatiebeleid. Zie Anneke van Doorne-Huiskes e.a., *Van privéprobleem tot overheidszorg. Emancipatiebeleid in Nederland* (Zoetermeer 2017) 62-98.

[27] *Handelingen II* 1974/1975, 11 februari 1975, p. 2719.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 10 16-09-19 08:55

gang van het integratieproces.[28] Dit leidde ertoe dat in 1978 alvast werd besloten de Koninklijke Militaire Academie (KMA), de Koninklijke Militaire School (KMS) en het Opleidingscentrum Officieren van Speciale Diensten (OCOSD) voor vrouwen open te stellen. In het begin van dat jaar had de commissie die zich had beziggehouden met de rechtspositie van vrouwelijke militairen haar onderzoek afgerond en alle bestaande verschillen tussen mannen en vrouwen in kaart gebracht. Met goedkeuring van het Comité Personeel, dat in 1976 ter vervanging van de Personeelsraad was geïnstalleerd, werd bepaald dat per 1 januari 1979 alle rechtspositionele verschillen tussen mannen en vrouwen zouden worden opgeheven en dat daarmee officieel het integratieproces van start zou gaan. Om tegemoet te komen aan de wensen van de Kamer werd bepaald dat, vooruitlopend daarop, per september 1978 alvast de eerste vrouwen konden worden toegelaten op de KMA, de KMS en het OCOSD.[29]

Op dat moment was het echter nog steeds niet duidelijk voor welke opleidingen en functies vrouwelijke militairen in aanmerking konden komen. Een vraag vanuit de Vaste Commissie voor Defensie over precies die kwestie vormde begin 1978 aanleiding voor de toenmalige directeur Plannen en Arbeidsvoorwaarden Militair Personeel, de heer W. Drees, om het gevoerde beleid nog eens onder de loep te nemen.[30] Na een en ander op een rijtje gezet te hebben, kwam de directeur tot de conclusie dat het destijds genomen besluit van de Personeelsraad om vrouwen op ethische gronden van gevechtsfuncties uit te sluiten, en alle maatregelen die op basis daarvan waren genomen, helemaal niet rechtsgeldig was geweest. Het Verdrag van New York was zonder voorbehoud voor de krijgsmacht goedgekeurd en dat betekende, zo zette hij in een uitgebreide nota aan het Comité Personeel uiteen, dat alleen "praktische" bezwaren voorlopig nog beperkingen konden opleggen aan de inzet van vrouwelijke militairen.[31] Op zijn voorstel werd besloten om de bevelhebbers nog eenmaal in de gelegenheid te stellen om antwoord te geven op de vraag zoals die destijds door de Personeelsraad eigenlijk gesteld had moeten worden: 'Welke, goed gemotiveerde, praktische bezwaren bestaan er op grond waarvan vrouwen voorshands van de opleiding voor en de vervulling van bepaalde (inclusief combattante) functies moeten worden uitgesloten en welke opleidingen en functies kunnen bijgevolg voor vrouwelijke militairen (beroeps en/of reserve) worden opengesteld?'[32]

Weerstand militaire top

Dat zowel de legerleiding, als de marine- en luchtmachtleiding niets zagen in het openstellen van gevechtsfuncties voor vrouwen, en dus in een daadwerkelijke verandering van beleid, was duidelijk. Van alle drie de krijgsmachtdelen ontving de Directie Personeel in de zomer van 1978 een lijst met "praktische" bezwaren die de inzet van vrouwen in combattante functies in de weg zouden staan. Binnen de Landmachtstaf bestond er bijvoorbeeld "ernstige twijfel" of vrouwen in gevechtshandelingen fysiek en psychisch wel in staat zouden zijn om adequaat te handelen. Ook was men bang dat "het veronderstelde verschil in fysieke prestatie" leiderschapsproblemen met zich mee zou brengen, en dat een te snelle integratie de acceptatie van vrouwelijke militairen geen goed zou doen. Bovendien werden ook in andere westerse landen vrouwen bij voorbaat van gevechtsfuncties uitgesloten. Gelet op het optreden van Nederlandse eenheden in bondgenootschappelijk verband zou het "onjuist" zijn om als Nederland daarvan af te wijken, aldus de plaatsvervangend chef Landmachtstaf.[33]

Bij de KM werden als praktische bezwaren tegen het plaatsen van vrouwelijke militairen aan boord van schepen beperkte accommodatie, een gebrek aan privacy en beperkte sanitaire voorzieningen genoemd. Daarnaast werd gesteld dat het plaatsen van vrouwen aan boord zou leiden tot "een verlies aan spierkracht" en tot 'onvermijdbare (sexuele) spanningen en frustraties met als gevolg dat het teamverband verstoord wordt en het schip niet goed functioneert'. Ook zou van gemengd varen een "ongunstige invloed" op het thuisfront uitgaan en vormde het niet voor langere tijd naar zee kunnen zenden van zwangere vrouwen en moeders van kleine kinderen een probleem.[34]

[28] Zie bijvoorbeeld vragen over het openstellen van de KMA, in *Kamerstuk II* 1976/1977, 805, p. 1613.

[29] Notulen vergadering Comité Personeel (20 februari 1978), Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie: Directoraat-Generaal Personeel Ministerie van Defensie: Directoraat-Generaal Personeel, nummer toegang 2.13.225, inventarisnummer 2.

[30] Nota van W. Drees aan het Comité Personeel (31 maart 1978), NL-HaNA, Generale Staf, 2.13.110, inv.nr. 699.

[31] Ibid.

[32] Ibid.

[33] Nota van generaal-majoor J.G. Roos aan de Directeur Generaal Personeel (8 juni 1978), NL-HaNA, Generale Staf, 2.13.110, inv.nr. 699.

[34] Nota van vice-admiraal B. Veldkamp aan de Directeur Generaal Personeel (1 juni 1978), Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie: Marinestaf, nummer toegang 2.13.114, inventarisnummer 2748.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 11 16-09-19 08:55



Het Nederlandse damestouwtrekteam op Kandahar Airbase tijdens de ISAF-operatie Task Force Uruzgan, 2006. NIMH.

Binnen de luchtmacht legde vooral het feit dat voor een aantal functies de opleiding in het buitenland plaatsvond (opleiding tot gevechtsvlieger in Canada, en tot helikoptervlieger in de VS) beperkingen op. Binnen de overeenkomsten die met deze landen waren afgesloten, zou het niet mogelijk zijn om dergelijke opleidingen voor vrouwen open te stellen. Daarnaast was men bang voor de financiële risico's verbonden aan het toelaten van vrouwen tot relatief dure opleidingen. De grotere kans op vervroegde dienstverlating en het niet inzetbaar zijn (bijvoorbeeld vanwege een zwangerschap) leiden bij vrouwen tot "een ongunstige kosten-baten verhouding", aldus de chef Luchtmachtstaf. Ook zou het lastiger zijn om vrouwelijke militairen te verplaatsen – 'de binding van de vrouw aan het gezin weegt aanzienlijk zwaarder dan voor haar mannelijke collega's' – en kon het ontbreken van een reserveplicht voor vrouwelijke militairen problemen opleveren.[35]

Op 15 september 1978 volgde een reactie van staatssecretaris Cees van Lent. Na intern beraad – zonder de militaire top – had de politieke leiding zijn standpunt bepaald en besloten toch geen beperkingen op te leggen aan de inzet van vrouwelijke militairen en ook gevechtsfuncties voor hen open te stellen. Het integratiebeleid, zo staat in de brief aan de bevelhebbers te lezen, 'zal erop zijn gericht in beginsel alle functies in de krijgsmacht voor vrouwen open te stellen. Daarbij wordt geen aanleiding gezien ten principale een uitzondering te maken voor de zogenaamde gevechtsfuncties. Vrouwen die zich melden voor gevechtsfuncties zullen derhalve daaruit niet worden geweerd om hun vrouw-zijn. Evenals ten aanzien van mannen zal uitslui-

[35] Nota van luitenant-generaal M.G. Geschiere aan de Directeur Generaal Personeel (24 mei 1978), Nationaal Archief, Den Haag, Chef van de Luchtmachtstaf, nummer toegang 2.13.113, inventarisnummer 1773.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 12 16-09-19 08:55

tend worden bezien of zij lichamelijk en geestelijk voldoen aan de voor die functies te stellen eisen.'[36]

Dat de uitwerking hiervan nog onderwerp van studie was en "ongetwijfeld tijd zal vragen", deed "aan het principiële karakter van dit beleid niet af", aldus de staatssecretaris.[37]

Epiloog

De beslissing van de politieke leiding leidde er uiteindelijk toe dat Nederland in 1981, als eerste land binnen de NAVO, officieel gevechtsfuncties voor vrouwen openstelde. Het plan om alle bestaande functies binnen de landmacht naar drie functiegroepen in te delen werd doorgevoerd, waarna per functiegroep de te behalen fysieke eisen werden opgesteld. Na invoering van dit nieuwe keuringssysteem, Vaststelling Fysieke Opleidbaarheid (VFO) genaamd, dat aan mannen en vrouwen dezelfde eisen stelde, stonden alle wapens en dienstvakken binnen de KL ook voor vrouwen open. Ook bij de Marine werd na de proef met gemengd varen op het bevoorradingsschip Hr.Ms.*Zuiderkruis* in 1981-1982 overgegaan tot het openstellen van alle functies (met uitzondering van die binnen het Korps Mariniers en de Onderzeedienst) én opleidingsinstituten binnen de KM (hoewel de KMA al in 1978 was opengesteld, volgde het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) pas in 1982). Bij de luchtmacht begon in 1985 de eerste vrouw aan de opleiding voor jachtvlieger.

Hoewel Nederland met het openstellen van gevechtsfuncties voor vrouwen internationaal gezien een voortrekkersrol innam, liep het met de daadwerkelijke integratie van vrouwelijke militairen bepaald niet voorop. Gedurende de jaren tachtig zou het aantal vrouwen in de krijgsmacht erg laag blijven en op drie à vier procent van het totale beroepspersoneel blijven steken. In landen als de Verenigde Staten en Canada, waar men ook was begonnen met het integreren van vrouwelijke militairen, lag dat percentage veel hoger.[38] Bovendien bleek het voor veel vrouwen haast onmogelijk om aan de gestelde eisen te voldoen, waardoor er nauwelijks vrouwen tot gevechtseenheden en daardoor tot de hogere rangen wisten door te dringen. Critici (waaronder feministen) zouden later dan ook stellen dat het besluit van de politieke leiding om alle functies open te stellen, niet een verandering maar een voortzetting van het destijds gevoerde beleid was. Door op papier alle functies voor vrouwen open te stellen, maar daar direct hoge, veelal *gegenderde*, eisen aan toe te voegen, kon er aan de wens van de politiek worden voldaan, zonder direct fundamentele veranderingen in de krijgsmacht te hoeven doorvoeren.

Ook vandaag de dag lijkt de discussie over vrouwen in gevechtsfuncties nog niet te zijn beslecht. Het openstellen van het Korps Mariniers in 2017 en de proef die momenteel loopt met de eerste vrouwen op een onderzeeboot heeft de nodige stof doen opwaaien, maar het is nog maar de vraag of er echt veel vrouwen tot deze eenheden zullen toetreden. Bij het Korps Mariniers zullen vooral de zware fysieke eisen voor veel vrouwen een obstakel vormen, terwijl bij de Onderzeedienst de vereiste technische kennis vrouwen ervan kan weerhouden om zich aan te melden. Wil Defensie echt meer vrouwen aantrekken voor een baan bij de krijgsmacht, dan zijn waarschijnlijk meer maatregelen dan alleen het openstellen van bepaalde functies nodig. Tot die tijd zal de integratie van vrouwelijke militairen vooral een papieren exercitie blijven.

[36] Nota van Staatssecretaris van Defensie C.L.J. van Lent aan de Voorzitter van de Admiraliteitsraad, de Voorzitter van de Legerraad en de Voorzitter van de Luchtmachtraad (15 september 1978), NL-HaNA, Generale Staf, 2.13.110, inv.nr. 699.

[37] Ibid.

[38] Jan Hoffenaar en Ben Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht 1945-1990* (Den Haag 1994) 333; Eva Isaksson (red.), *Women and the Military System* (Londen en New York 1988).

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 13 16-09-19 08:55

Positionering van het Camp d' Utrecht bij Zeist in 1804

Luitenant-kolonel b.d. KL drs. Bas van der Mooren



Het opgravingsterrein: aan de bovenzijde het huidige dorp Austerlitz en aan de rechterzijde het voormalige manoeuvreterrein richting Leusderheide en Pyramide van Austerlitz.
Bron: BAAC en VESTIGIA, 2017.

Dit artikel behandelt de locatiekeuze van het Camp d' Utrecht ofwel Kamp van Zeist dat in 1807 door de Franse koning Lodewijk Napoleon van het Koninkrijk Holland omgedoopt zou worden tot Camp d' Austerlitz.

Het was een drukte van belang vanaf mei 1804 tussen de stad Utrecht, via het dorp Zeist, tot aan een woest en uitgestrekt heideterrein enkele kilometers oostelijk van het dorp. Het eerste deel van dit traject werd meestal afgelegd per schuit over de trekvaart van Utrecht naar de aanlegplaats ten zuiden van het dorp Zeist, een veelvuldig gebruikte wijze van vervoer in deze dagen. Echter, al varende in oostelijke richting hoger gelegen zandgronden, wat wij tegenwoordig de Utrechtse Heuvelrug noemen, kwam onherroepelijk het moment dat er niet verder gevaren kon worden. De lading diende dan handmatig overgeladen te worden op de met sterke trekpaarden bespannen vrachtwagens. Vanaf daar ontstond een regelmatige stroom van zwaarbeladen wagens die af en aan reden over de kilometerslange rulle en stoffige zandwegen. Daarbij zullen de voerlieden regelmatig de nodige verwensingen geuit hebben over de slecht te bereiken losplaats op die desolate grote stille heide. Grote hoeveelheden

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 14 16-09-19 08:55



Kookgaten, uitsnede van een schilderij. Legerkamp van Nederlandse troepen te Rijen, in of na de Tiendaagse Veldtocht in 1831, anoniem, 1831-1835. Olieverf op doek. Rijksmuseum, Amsterdam.

tenten, tentpalen, bouwhout, timmeruitrustingen, gereedschappen en andere kampementsgoederen werden aangesleept, maar voor wat eigenlijk?

Het initiatief om dat grootschalige kamp op die locatie aan te leggen was afkomstig van de Franse generaal Marmont die in april 1804 bepaald had dat ten oosten van Zeist een groot legerkamp moest worden ingericht, voor oefeningen en alles wat nodig was om een expeditionair legerkorps gevechtsklaar te maken met het oog op een op handen zijnde invasie van Groot-Brittannië. De opdracht voor die voorbereiding had hij gekregen van Napoleon. Deze oefengebieden waren hier niet onbekend, want sinds de zeventiende eeuw was het in de Republiek gebruikelijk om in dergelijke grootschalige militaire voorzieningen te investeren.[1]

Ruim 200 jaar later, op 14 oktober 2017, werd een open dag georganiseerd bij de opgravingen van een deel van dit oude Frans-Bataafse militaire kamp uit 1804. Op deze plek zal nieuwbouw van het dorp Austerlitz worden gepleegd. De opgravingen werden uitgevoerd door de archeologische bedrijven BAAC en VESTIGIA.

Met behulp van een door vaardige handen bestuurde graafmachine werd de aarde in kleine laagjes verwijderd. Op het moment dat er sporen boven kwamen, werd er verder gegraven door een met scheppen uitgeruste groep archeologen. Zij legden de restanten bloot van paalkuilen, ovaalvormige afwateringsgreppels die rondom tenten werden gegraven, stookplaatsen, waterputten en troffen ook veel gebruiksvoorwerpen aan. Het betrof onder andere: uniformknopen met een regimentsnummer, loden kogels, muntstukken, potjes en een grote hoeveelheid groene lege wijnflessen.

Door enkele bezoekers werd ook de vraag gesteld waarom het kamp juist op die plaats terecht was gekomen, en het bij ons nu bekend is dat het eigenlijk slecht bereikbaar was in die dagen. Die vraag kon toen niet beantwoord worden en in dit artikel zal een poging daartoe worden gedaan.

Historiografisch exposé

Na de inval van de Fransen in 1794-1795 in de Republiek der Verenigde Nederlanden, daarbij ondersteund door patriottischgezinde Nederlandse militairen, werd de vrede tussen Frankrijk en de Republiek bevestigd met het Haags Verdrag van 1795 en ontstond de Bataafse Republiek. In dit verdrag was de geheime clausule opgenomen dat de Bataafse Republiek gedurende vredestijd in het onderhoud diende te voorzien van een Frans leger van 25.000 man. In 1803 zouden verschillende Franse divisies Zuid- en West-Nederland binnen trekken met een sterkte van ongeveer 18.000 man. De Franse interpretatie van het verdrag hield tevens in dat extra Bataafse militairen en schepen in gereedheid gehouden dienden te worden voor een ophanden zijnde invasie in Groot-Brittannië.[2]

Die intentie van Napoleon om de strijd aan te gaan met concurrent Groot-Brittannië lijkt rond 1800 als een rode draad door de geschiedenis van Frankrijk te lopen, ondanks dat er in 1802 vrede werd gesloten. In de periode 1795 tot 1807 werden telkens opnieuw troepen voor dat offensieve doel samengetrokken aan de westkust van Europa. Tevens werden havens vergroot, verbeterd en veel schepen op stapel gezet om de troepenmacht voor een invasie in Groot-Brittannië te kunnen beschermen tegen de oppermachtige Britse Royal Navy.[3]

[1] Zie bijvoorbeeld A. Moetjens, *'t Campement bij Oosterhout* (Den Haag 1732).

[2] Simon Schama, *Patriotten en bevrijders. Revolutie in de Noordelijke Nederlanden, 1780-1813* (Amsterdam 1986) 254, 257, 509-516.

[3] François Houdecek, Gabriël Madec et al, *Napoléon Bonaparte, Correspondance générale, Tome quatrième, Ruptures et Fondation 1803-1804* (z.p. 2007).

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 15 16-09-19 08:55



Napoleon I (1769-1821) bezoekt het kamp in de Boulogne in juli 1804. Schilderij, Jean-François Hue.
Wikimedia Commons / Collections du château de Versailles.

Deze invasie was gepland in 1804 en kwam voort uit het feit dat de Britten op 18 mei 1803 het Verdrag van Amiens (27 maart 1802) hadden verworpen. Zij verklaarden Frankrijk de oorlog zodat ze beslag konden leggen op Franse koopvaardijschepen. Om het Britse gevaar te beteugelen besloot Napoleon om Groot-Brittannië vroegtijdig en proactief aan te vallen door middel van een grootschalige landing.[4] Er werden zes grote legerkampen ingericht voor de expeditionaire legerkorpsen langs de kustlijn van het Engels Kanaal en de Noordzee. Van west naar oost waren dat: Brest, Montreuil, Boulogne, St. Omer, Brugge en Utrecht. De legerkorpscommandanten trainden hun troepen intensief met zware oefeningen, waaronder amfibische landingen, om de beoogde invasie van Groot-Brittannië met succes te kunnen uitvoeren.[5] Het Frans-Bataafs expeditiekorps in de omgeving van Utrecht diende in gereedheid te worden gebracht en voor de oversteek moesten bij Texel vijf linieschepen, vijf fregatten en voldoende transportschepen gereed te liggen om met 25.000 man te kunnen uitvaren. Dit alles diende in december 1803 operationeel te zijn.[6]

Gezien het oogmerk van Napoleon om Groot-Brittannië binnen te vallen, lijkt de strategische keuze voor de positionering van deze zes militaire kampen in de buurt van de kust voor de hand te liggen. Voor Franse begrippen waren alle locaties ook op relatief korte afstand van een haven vanwaar kon worden ingescheept. De positionering en inrichting van die grootschalige kampen was een uitdaging op zich.

Castramentatie

Tijdgenoten in de achttiende en negentiende eeuw gebruikten het begrip "castramentatie" hetgeen zoveel wil zeggen als: bouwkunst in het leger, legerkunde (van het legeren van troepen in het veld), ofwel

[4] De Franse invasiestrijdmacht zou worden geleverd door de formatie van de 'Armée des Côtes de l' Ocean', feitelijk de voorloper van de latere Grande Armée.

[5] John R. Elting, *Swords Around a Throne. Napoleon's Grande Armée* (New York 1988) 59.

[6] H.T. Colenbrander, *De Bataafse Republiek* (Amsterdam 1908) 279, 284.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 16 16-09-19 08:55



Auguste-Frédéric- Louis Viesse de Marmont, hertog van Ragusa, maarschalk van Frankrijk (1774-1852).
Wikimedia Commons / Collections du château de Versailles.

in dit geval het maken van een kamp.[7] [8] De meningen over de wetenschappelijke en praktische staat van dit metier verschilden nogal want hoewel de veelzijdige en begaafde Pruisische koning Frederik de Grote er een heel exposé over schreef, waarbij hij zich bediende van het Franse *castramétrie*, waren er ook minder lovende kritieken want door anderen werd het niveau daarvan niet hoog ingeschat.[9] Feit blijft dat legerkampen al sinds de oudheid bestonden en de kennis en vaardigheden om ze te plannen en in te richten waren met de duizenden jaren mee geëvolueerd.

Een uitgangspunt dat vanaf 1750 steeds belangrijker werd was dat een militair kamp moest voldoen aan een aantal vereisten op het gebied van hygiëne en geneeskundige verzorging. Men had uit ervaring ondervonden dat in oorlogen meestal meer soldaten stierven aan allerlei ziekten en gebrekkige behandeling van verwondingen dan door oorlogshandelingen zelf.[10] In 1788 verscheen een algemeen militair handboek waarin ook aanbevelingen op medisch gebied en adviezen voor de inrichting opgenomen waren. Het was getiteld *Was ist jedem Officier während eines Feldzugs zu wissen nöthig* en werd geschreven door Heinrich Medicus. Volgens hem had het de voorkeur om een kamp te bouwen op zandgrond vanwege de snellere afwatering en omdat dit relatief schone grond was met weinig humus (ziektekiemen). Tevens gaf hij praktische aanwijzingen voor een doelgerichte en praktische inrichting van het kamp met systematische en doordachte details voor de opstelling van tenten met voldoende tussenruimte, geweermantels, keukens, kookgaten, slachtplaatsen, latrines et cetera. Alles bedoeld om een kamp overzichtelijker, efficiënter, meer hygiënisch en veiliger te maken tijdens het gebruik.[11]

In dit soort werken is er ook aandacht voor de keuze van een terrein, in het bijzonder de ligging, bereikbaarheid en gesteldheid daarvan. Bovendien werd in beschouwing genomen hoe het kamp gelegen was ten opzichte van de omgeving met inschatting van de mogelijkheden om het kamp te fourageren. Tot diep in de negentiende eeuw waren er in ons land nog niet

[7] Castra is een Latijns woord voor kamp. Het begrip "castramentatie" is momenteel vrijwel in onbruik geraakt maar het is interessant om te zien wat men eronder verstond en hoe de stand van deze kunde was. In het Engels (en Frans) komt het woord voor als *castramentation*, André Corvisier noemt het *castramétation* (Frans), Dupuy noemt het *castramentation* (Engels). Het begrip wordt geduid als: *art, practice of encamping*, ofwel de kunde en vaardigheid om een kamp te ontwerpen, te bouwen en in te richten: F.C. Meadows, *A New French and English Pronouncing Dictionary on the Basis of Nugent's, With Many New Words In General Use* (New York 1835) 82.

[8] In het Nederlands militair woordenboek van Dibbetz uit 1740 komt het woord niet voor. Johan Dibbetz, *Het groot militair woordenboek waar in gevonden worden de voornaamste pligten en devoiren…enz.* (Den Haag 1740).

[9] Gerrit Bom (vert. uit Italiaans), *Verhandeling over deugden en belooningen* (Amsterdam 1768) 35.

[10] Baanbrekend werk op dat gebied heeft de Britse geneesheer-generaal en arts John Pringle verricht (1707-1782). Hij was de uitvinder van moderne preventieve geneeskundige en hygiënemaatregelen in militaire kampen en garnizoenen en wordt ook gezien als een wegbereider van het concept voor het internationale Rode Kruis. Hij schreef diverse invloedrijke werken. John Pringle, M.D. F.R.S., *Observations on the Diseases of the Army in Camp and Garrison* (Londen 1753). Ook de naam van de Franse legerchirurgijn Dominique-Jean Larrey (1766-1842) kan als wegbereider genoemd worden. Hij was medeontwikkelaar van de moderne legerchirurgie, de professionalisering van de legerhospitalen en van het gebruik van snelle ambulances voor het vervoer van gewonden op het slagveld. De grootste bekendheid kreeg hij door zijn humane behandeling van gewonde soldaten, ook die van de vijand. Robert Richardson, *Larrey: Surgeon to Napoleon's Imperial Guard* (1974).

[11] Heinrich Medicus, *Was ist jedem Officier während eines Feldzugs zu wissen nöthig* (Karlsruhe 1788).

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 17 16-09-19 08:55



Kaart van het geografische midden van de XVII Provinciën in 1672. Tussen Amersfoort, Driebergen en Utrecht (midden van de kaart) ligt een driehoekig ruig terrein; aan de zuidzijde daarvan werd in 1804 het Frans-Bataafse oefenterrein en kamp aangelegd. (Het geografische zuiden is aan de bovenzijde van deze kaart geprojecteerd.)
Frederick de Wit, *Nieuw Kaertboeck van de XVII Nederlandsche Provinciën, folio H* (Amsterdam 1670-1672).

veel verharde wegen. Wegen waren doorgaans slechts primitieve verbindingen. Het waren klei-, zand- of veenwegen die in de zomer veranderden in moeilijk begaanbare mulle wegen en in de winter tot een modderbrij. Binnenvaartschepen en trekschuiten waren in het natte Nederland veruit de belangrijkste transportmogelijkheden.[12]

We zien met name bij de Fransen een ontwikkeling die gebaseerd is op deze militaire beginselen en die vanaf ongeveer 1800 ook veelvuldig werd vastgelegd in instructies voor de infanterie[13], cavalerie en de artillerie. Deze Franse voorschriften kregen veel navolging in Europa, zo ook in ons land.[14]

Marmont's locatiekeuze voor het kamp

Generaal Auguste Frédéric Louis Viesse de Marmont (1774-1852) was door Napoleon op 31 januari 1804 benoemd tot opperbevelhebber van alle Franse en Bataafse troepen (ongeveer 36.000 man) in de Bataafse Republiek en in het bijzonder van de expedi-

[12] H.F. Horsten, *Doorgaande wegen in Nederland, 16e tot 19e eeuw. Een historische wegenatlas* (Amsterdam 2005).

[13] Ministère de la Guerre, *Instruction pour le campement de l 'infanterie* (Parijs 1802).

[14] Commissaris-generaal van Oorlog, *Provisionele instructie voor den dienst, de krijgstucht en de policie voor kamperende troepen* (Den Haag en Amsterdam 1823).

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 18 16-09-19 08:56

tionaire invasiestrijdmacht.[15] Hij streek op 19 februari neer met zijn troepen in de stad Utrecht. Marmont ging voortvarend te werk met de mobilisatie van de troepen voor de invasie in Groot-Brittannië. Hij was even doortastend met de troepenconcentratie in de vorm van een te bouwen kamp voor zijn onderdeel van de invasiemacht van 18.000 man, op een van de hogere en droge zanderige vlakten die Utrecht omringden. Hij liet daartoe een stuk heide bij Zeist annexeren en tot Frans grondgebied verklaren.[16] Dat annexeren was voor hem niet zo'n punt, omdat hij volgens Schama elke vorm van Bataafs burgerlijk gezag verachtte.[17] De omgeving van het kamp bestond destijds uit een hoger gelegen open en kaal heidegebied met her en der wat kleine bosschages.[18]

Het belangrijkste argument voor de bevelhebber om het kamp daar te positioneren zal een strategische keuze zijn geweest om de Frans-Bataafse troepenmacht centraal in het land te legeren met de mogelijkheid om in enkele dagmarsen op alle locaties aanwezig te kunnen zijn in geval van een invasie (zoals bijvoorbeeld de Brits-Russische landing in Noord-Holland in 1799) of andere calamiteiten. Bovendien was het op dat voor het grootste deel ongebruikte en woeste terrein mogelijk in relatief geringe tijd een kamp te bouwen om een grote expeditionaire troepenmacht te concentreren en om grote manoeuvres te houden. Bovendien was van hieruit snel een inschepingshaven te bereiken.[19] Het is aannemelijk dat een locatie in West-Nederland niet voor de hand lag voor een dergelijk groot oefenterrein en legerkamp. Het landschap in dit deel van het land was in vergaande mate in cultuur gebracht en kende veel natuurlijke hindernissen in de vorm van rivieren en andere oppervlaktewateren die de bewegingsvrijheid van de operationele divisies ernstig kon hinderen. Er waren geen grootschalige (heide) terreinen beschikbaar die zich leenden om op dermate grote schaal op divisieniveau te kunnen manoeuvreren en te legeren in een grootschalig tactisch oefenkamp. Een dergelijk groot legerkorps had ruimte nodig om op te kunnen trekken over meerdere routes, zodat het niet in een kleine ruimte werd vastgezet. We kunnen er gevoeglijk van uitgaan dat Marmont enkele adviezen heeft gehad over de locatie van Bataafse en Franse genieofficieren. De Bataafse regering zou volgens Marmont hebben voorgesteld om alle tenten en goederen te leveren.[20] In een brief aan Napoleon op 19 maart 1804 deelde hij mee dat zijn militairen gereed waren om ingescheept te worden: 'De verstrooiing van de troepen had een nadelige invloed op hun opleiding en ook op hun militaire geest: ik besloot ze bij elkaar te brengen en te doen kamperen.'[21] Blijkbaar liep Marmont voor de muziek uit, want het kamp diende nog gerealiseerd te worden.

Op 17 april schrijft Napoleon een antwoordbrief: 'Je tremble à votre idée (ik vrees, huiver voor uw plan)'. Hij was beducht voor het gevaar van ziekten, hij verloor zijn troepen liever op eervolle wijze bij een inval in Groot-Brittannië.[22] Desalniettemin kon Marmont deze keuze maken en ook doorzetten omdat de niets aan het toeval overlatende Napoleon niet in de buurt was om zich in te mengen in de keuze! Het is overigens ondenkbeeldig dat Napoleon niet op de hoogte zou zijn geweest van de intentie van het kamp op deze locatie. Zijn directieve wijze van leidinggeven gaf immers weinig ruimte aan eigen initiatieven van zijn ondercommandanten. Alleen bij de tactische verplaatsingen hadden zijn generaals enigszins vrijheid van handelen maar de routes en tactische doelen werden vooraf beschreven.[23] Bovendien had Napoleon overal zijn informanten en het zal van meet af aan de bedoeling zijn geweest dat het slechts een tijdelijk kamp betrof totdat de inscheping voor de invasie van Groot-Brittannië zou plaatsvinden.

De regering, het Staatsbewind (1801-1805) in de vorm van minister luitenant-generaal b.d. G.J. Pijman, wist

[15] Houdecek, Madec, et al, *Napoléon Bonaparte, Correspondance générale*, Nr. 8626, Napoléon aan Berthier, 31 januari 1804, 591.

[16] Roland Blijdenstijn, *De Pyramide van Austerlitz. Een herinnering aan de Franse Tijd in Nederland* (Utrecht 2008) 16.

[17] Schama, *Patriotten en bevrijders*, 530.

[18] F.H.A. Sabron, *De stichting en de eerste vijf jaren van het bestaan van Austerlitz (gemeente Zeist)* (z.p. 1915) 3.

[19] Ook de latere kampcommandant van Camp d' Austerlitz in oktober 1806 generaal-majoor Chassé was de mening toegedaan dat het houden van oefeningen met scherp in een dergelijk kamp een vereiste was. In het later gebouwde Kamp bij Naarden werden ook grote oefeningen met vuur gehouden, Christiaan van der Spek, *Sous les armes Het Hollandse leger in de Franse Tijd 1806-1814* (Amsterdam 2016) 107.

[20] Archives Municipales van Chatillon-Seine, *Fonds du maréchal Marmont, Duc de Raguse, 1774-1852*, inv. nr. 303.

[21] Auguste Marmont, *Mémoires du maréchal Marmont, duc du Raguse, de 1792 à 1841, t. II* (Parijs 1857).

[22] Houdecek, Madec, et al, *Napoléon Bonaparte, Correspondance générale*, Napoléon aan Marmont, 17 april 1804, 677.

[23] Ed Coumans, 'De (r)evolutie van de oorlogvoering rond 1800. Het grijze gebied tussen strategie en tactiek', in: *Traditie en vernieuwing, Mars et Historia 50 jaar 1966-2016* (Zaltbommel 2017) 27-34; Eitan Shamir, *Transforming Command, The pursuit of mission command in the U.S., British and Israeli armies* (California 2011) 214.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 19 16-09-19 08:56

echter nergens van, ook niet over de keuze van de locatie, tenten en goederen![24] Op 2 april 1804 was er voor het eerst een indicatie over een kampement bij het Staatsbewind, want Marmont schreef aan minister Pijman dat het van groot nut voor de troepen zou zijn als zij konden kamperen. Hij verzocht materiaal beschikbaar te stellen voor 16 à 18.000 man.[25]

De latere commandant van de 3e Bataafse divisie luitenant-generaal J. B. Dumonçeau[26] was ook niet betrokken bij de locatiekeuze. In een brief van Dumonçeau is wel duidelijk te zien wat de reden voor opbouw van dit kamp is geweest: 'In het Camp bij Zeist, den 4 Augustus 1804, Aan den Secretaris van Staat departement van Oorlog. Daar wij tegenwoordig tot onderwijs en perfectie der manoeuvres in een camp vereenigd zijn zo is het noodzakelijk in de Linie en haar afdeelingen de grootste regulariteit te etabliseeren'[27] De keuze van Marmont voor een groot oefenkamp bij Zeist had grote gevolgen.

De gevolgen van de keuze voor de locatie van het Camp d' Utrecht

De concentratie van troepen op deze locatie in het centrum van het land, op enkele dagmarsen van de zee, bood dus een belangrijk strategisch voordeel. Tot dan toe waren alle Franse en Bataafse troepen verspreid gelegerd over het gehele land en in garnizoenen ondergebracht, voornamelijk in de vestingsteden van de Bataafse Republiek.[28] Op de heide bij Zeist was voldoende ruimte aanwezig om de verschillende tactische gevechtsvormen te kunnen beoefenen zoals het "tirailleren" waarbij regelmatig met scherpe munitie werd geschoten. Er kon worden gebivakkeerd in manoeuvreformatie met een linie van drie kilometer breed. Het verkozen terrein verleende veel zichts- en schootsvelden en verdedigingsschansen in het front. Het oefenscenario van offensieve acties of een verdediging tegen een vermeende vijandelijke offensieve actie kon op grote schaal worden uitgevoerd, doordat een heel legerkorps met drie divisies heel snel gealarmeerd en in linie gebracht kon worden, mede door het gebruik van vuurwapenmantels aan de voorzijde van de legeringstenten.[29]

Er waren echter tal van negatieve aspecten aan de keuze voor de locatie ten noordoosten van Zeist. Er waren geen voorzieningen en het kamp was slecht bereikbaar, want er waren weinig geschikte vaarwegen en veldwegen. De enige verbinding was de doorgaande zandweg tussen Zeist en Woudenberg (de Oude Woudenbergs Zandweg, door de Fransen betiteld als 'sur le grand route qui passe près du camp'[30]). De aan- en afvoer van water, voedsel en overige benodigdheden was nog niet geregeld omdat het kamp ver verwijderd lag van een grote stad en er ook geen proviandering mogelijk was in de directe omgeving. Er waren grote investeringsproblemen vanwege de kosten van de grond. Maar over dat laatste deed Marmont niet zo moeilijk want hij koos een terrein uit en liet gewoon alle eigendomsmarkeringen verwijderen. Vervolgens liet hij de heide platbranden (waardoor later grote verstuivingen zouden ontstaan), egaliseren en intekenen op een kaart door Franse ingenieurs. Marmont was overtuigd dat het grondwater wel goed was voor mens en dier en liet zijn chef-arts Salmon een onderzoek doen.

[24] Rutger Loenen, [1804-1811] *Austerlitz Pyramide, Frans-Bataafs Kamp en Dorp* (Driebergen-Rijsenburg 2004) 17; Gerrit Jan Pijman, *Bijdragen tot de voornaamste gebeurtenissen en voorgevallen in de Republiek der Nederlanden: sedert het jaar 1778 tot en met het jaar 1807* (Utrecht 1826).

[25] Loenen, *Austerlitz*, 23. In het Nationaal Archief zijn brieven te vinden over steunverlening, toevoeging van Bataafse troepen aan het expeditionaire korps, etc., Nationaal Archief, Oorlog voor 1813, toegangsnummer 2.01.14.02, de inventarisnummers: 645 Verbaal; 645 Relatieven.

[26] Jean Baptiste Dumonçeau werd op 7 november 1760 te Brussel geboren en was oorspronkelijk meestersteenhouwer van beroep. Het militaire vak trok hem echter meer en in 1789 commandeerde hij troepen in een vrijwilligersleger tijdens de Brabantse Revolutie. Daarna moest hij uitwijken naar Noord-Frankrijk en trad vervolgens in dienst bij de Franse legers die in 1792 België zouden binnenvallen en later in 1794 de Republiek der Verenigde Nederlanden. Op 7 maart 1795 werd hij door de Franse generaal Pichegru benoemd tot général en chef van het Noordelijke leger en in mei 1795 ging hij over in Bataafse dienst. Hij speelde een belangrijke rol in het bestrijden van de Brits-Russische invasiemacht in Noord-Holland in 1799 en werd in juli 1804 benoemd tot commandant van de Bataafse divisie in het kamp te Zeist. *Inventaris van het archief van de familie Dumonçeau en aanverwante geslachten, 1760-1958* (Den Haag 1972), NL-HaNa, Dumonçeau, nummer toegang 2.21.056, inv.nr. 3.

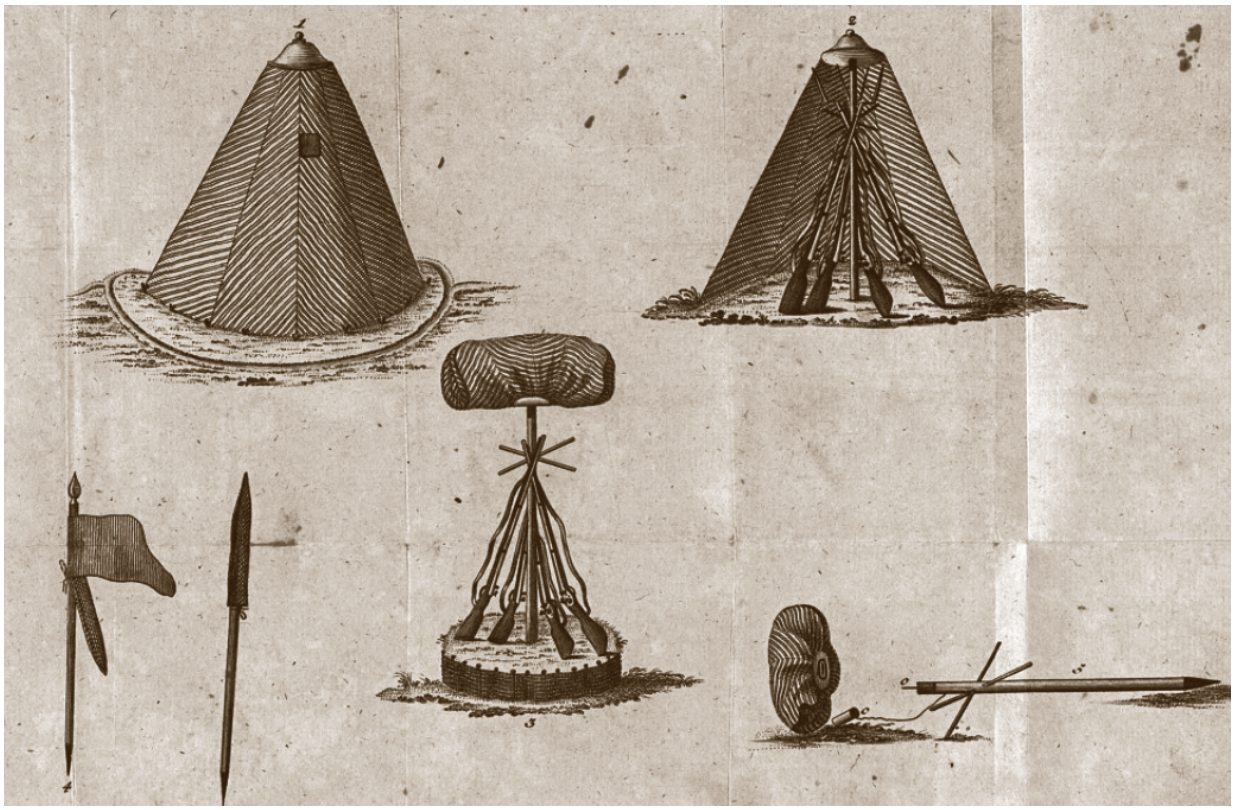
[27] *Lettres Expediées*, 13b, NL-HaNa, Dumonçeau, 2.21.056, inv.nr. 3.

[28] *Organisatie van de Bataafsche Armée (waar onder begrepen de Fransche axillaire Troupes) in drie Divisien.* In dit overzicht vindt men de organisatie van het Bataafs-Franse leger terug met vermelding van de locatie waar een onderdeel zich bevond. Het overzicht is gedateerd door de eerste archivaris op 1802-1804, dus nog voordat een concentratie van de troepen plaatsvond in het Camp d 'Utrecht, *Lettres Reçues*, No. 287, NL-HaNa, Dumonçeau, 2.21.056, inv.nr. 3.

[29] Loenen, *Austerlitz*, 26-38; Sabron, *De stichting en de eerste vijf jaren*, 47.

[30] Sabron, *De stichting en de eerste vijf jaren*, 11.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 20 16-09-19 08:56



Vuurwapenmantels. Heinrich Medicus, *Was ist jedem Officier während eines Feldzugs zu wissen nöthig* (Carlsruhe 1788).
Badische Landesbibliothek, Karlsruhe.

Deze concludeerde dat het grondwater op een diepte van acht tot twaalf meter goed was. Marmont verzocht het ministerie van Oorlog om 30 putten te laten slaan. Ook voor de ontbrekende tenten kwam een oplossing door het uitvaardigen van grote inschrijvingen door het ministerie en Marmont kreeg een eigen tent cadeau van de Bataafse regering van 21 x 6,8 meter (de toenmalige kostprijs was naar schatting 12.000 gulden). Een ander belangrijk nadeel was dat de benodigde paarden voor de artillerie en de cavalerie (uitgezonderd de paarden van de hoge staf- en commanderende officieren van het legerkorps) niet in groten getale in het oefenkamp konden verblijven. Dit was een gevolg van de karige watervoorziening en de afwezigheid van grazige weiden voor het voer. Om deze reden werd de cavalerie gelegerd in Amersfoort en de artillerie in Driebergen-Rijsenburg. Alleen het artilleriepark was aanwezig in het kamp zelf.[31] Als laatste dient genoemd te worden dat door de primitieve omstandigheden en de gebrekkige geneeskundige verzorging aanvankelijk veel ziektegevallen ontstonden. De zieke militairen werden slecht verpleegd omdat Marmont in het begin een hospitaal niet nodig achtte.[32]

Al met al was de keuze voor deze locatie een dure oplossing met veel beperkingen maar daar maakte Marmont zich niet zo druk om. De kosten kwamen immers ten laste van het Staatsbewind op basis van het gesloten verdrag in 1795. Naast de onduidelijkheden die later zouden ontstaan over de te betalen kosten ontstond er ook verwarring over de naam van dit kamp en enkele andere (vroeger of later gestichte) kampen in de buurt in combinatie tot de dorpsnaam Zeist.

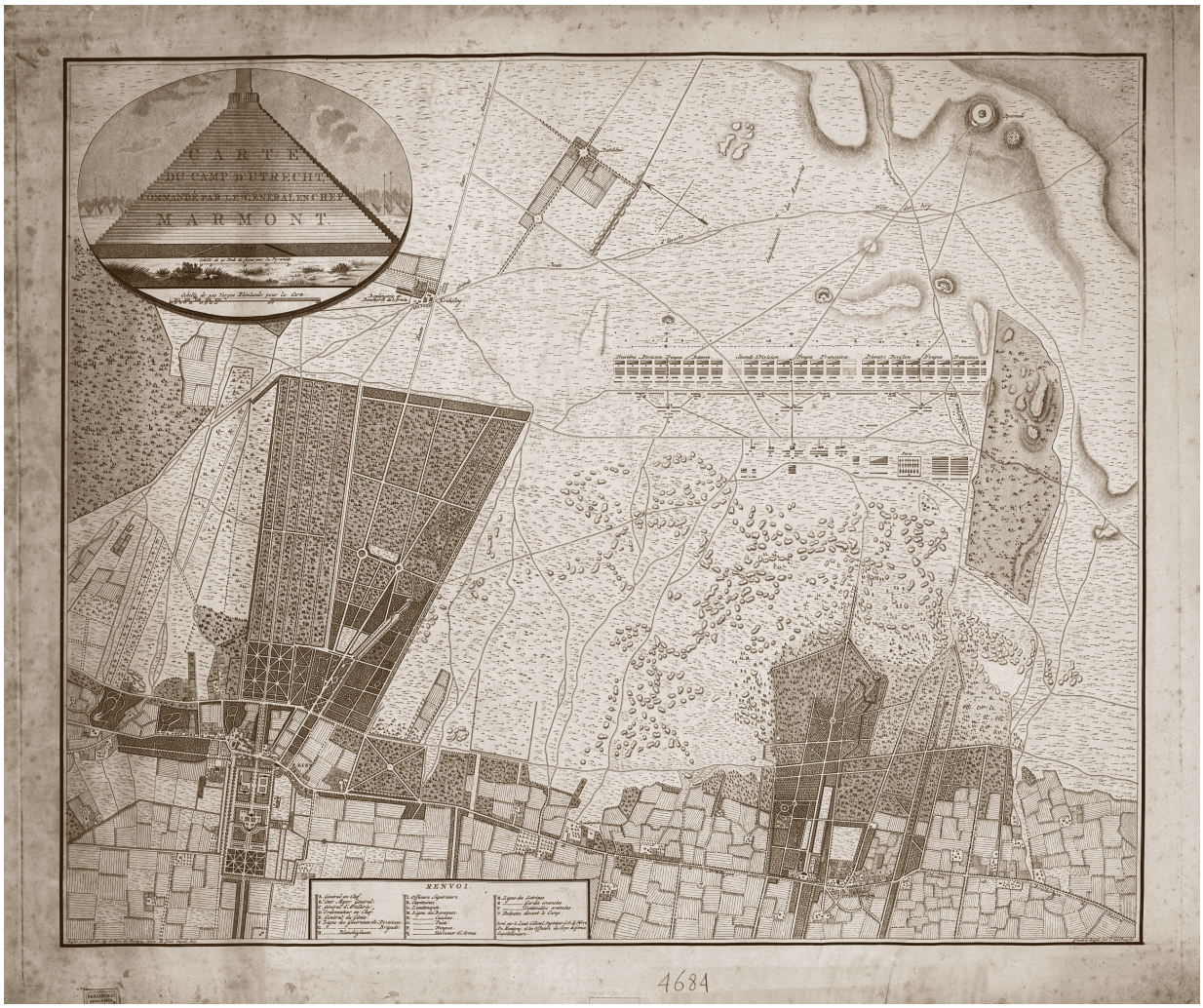
De naam van het kamp en de verwarring die daardoor ontstond

Het feit dat er in de directe omgeving van Zeist sprake is geweest van vier militaire kampen, die alle vroeger of later Kamp van Zeist genaamd werden, leidde vaak tot verwarring. Al in 1672 is een kamp bij Zeist in gebruik geweest voor de troepen van Lodewijk XIV bij

[31] Loenen, *Austerlitz*, 26-38.

[32] Marmont, *Mémoires*.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 21 16-09-19 08:56



Kaart van het gebied tussen Zeist en Driebergen met het legerkamp van het Bataafse en Franse leger onder leiding van generaal Auguste de Marmont, 1804-1805. Prent, Cornelis van Baarsel.
Rijksmuseum, Amsterdam.

de inval van de Republiek (door de Fransen "Hollandse oorlog" genoemd).[33] De koning en zijn direct gevolg verbleven in het dorp Zeist, vlakbij de kerk. De rest van het leger kampeerde in tenten vlakbij het dorp, aan de noordoostkant op de heide.

Tevens is er een ander militair kamp bij Zeist geweest tijdens de Nederlandse Burgeroorlog in 1787. Op een kaart van die oorlog staat het "Groot Campement Zeyst" aangegeven, ten westen van Zeist en ten zuiden van de weg Utrecht-Amersfoort en ter hoogte van het landgoed Vollenhove. Dit kamp was bestemd voor 3.000 prinsgezinde militairen die de strijd wilden aangaan met het patriottische bolwerk Utrecht.[34] Het kamp lag bij het latere Christelijke Sanatorium (nu Altrecht genaamd), anderhalve kilometer van het kamp uit 1672.

Bij de opbouw en inrichting van het Frans-Bataafse kamp van Marmont in 1804 (op de heide ten oosten van Zeist, bij het huidige dorp Austerlitz) werd het door de Fransen Camp d' Utrecht genoemd. De benaming doelde op de ligging bij een grotere stad in de buurt, iets wat bij hen gebruikelijk was. In de volksmond werd

[33] Naar een beschrijving van de Universiteit Utrecht bij de kaart van *Carte du Camp d' Utrecht*, zie noot 37; Blijdenstijn, *De Pyramide van Austerlitz*, 26.

[34] Olaf van Nimwegen, *De Nederlandse Burgeroorlog (1748-1815)* (Amsterdam 2018) 220-230, 400-401.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 22 16-09-19 08:56



Tegelijkertijd met de bouw van het Frans-Bataafse legerkamp liet Marmont in 1804 ook een pyramide bouwen als eerbetoon aan Napoleon. Onder koning Lodewijk Napoleon (1806-1810) kreeg het monument de naam "Pyramide van Austerlitz". Wikimedia Commons.

dat al snel het Kamp bij Zeist genoemd. In 1806 werd het kamp op last van koning Lodewijk Napoleon omgedoopt tot Camp 'd Austerlitz ter ere van de overwinning die de Franse troepen hadden behaald bij de Slag van Austerlitz in 1805.[35] Austerlitz lag meer dan vijf kilometer verwijderd van het kamp uit 1672.

Er is ook nog een vierde vermelding van een Kamp Zeist, want in 1818 werd aan de Amersfoortseweg, aan de noordwestzijde van de Leusderheide, ook een militair kamp gerealiseerd. Dit militaire oefenterrein (dat nadien regelmatig werd uitgebreid en ook weer ingekrompen en tot in de tegenwoordige tijd als militair complex dienstdoet) werd "Kamp Zeist", "Kamp bij Zeist" of "Kamp van Zeist" genaamd. Dit kamp ligt vier kilometer van het kamp van Marmont en ruim vijf kilometer van het kamp van 1672 bij het dorp Zeist.[36] Tot op de dag van vandaag worden de diverse locaties van de kampen en hun namen regelmatig bij vergissing verwisseld en dat is niet zo verwonderlijk.

Conclusies

Strategische beginselen zijn bepalend geweest voor de keuze van de geografische locatie van Camp d' Utrecht. Het oogmerk en masterplan van Napoleon voor de invasie in Groot-Brittannië waren daarbij het leidende beginsel. Door een locatie te kiezen voor het tijdelijke kamp centraal in het land was het tevens mogelijk om snel troepen te concentreren en te laten optreden bij calamiteiten in de overige delen van de Bataafse Republiek. Deze locatie bood een aantal voordelen want de heide ten noordoosten van Zeist was uitgestrekt met voldoende ruimte voor een troepenconcentratie en grootschalige manoeuvres.

De ondergrond van het terrein was zanderig waardoor ziektekiemen minder kans kregen om zich te verspreiden. Het beoogde oefen- en bivakterrein was niet of nauwelijks in gebruik waardoor het snel te realiseren was. Het terrein was gelegen op de heuvelrug waardoor het hoger lag en in theorie door minder afwateringsproblemen gekenmerkt werd en het was redelijk vlak zodat er weinig egalisatiearbeid vereist was.

Nadelen voor de keuze van deze locatie lagen voornamelijk in de slechte bereikbaarheid van het kamp waardoor de aanvoer van bouwmaterialen en de structurele fouragering een behoorlijke inspanning en investering noodzakelijk maakten. Bovendien was er onvoldoende drinkwater voorhanden maar dat kon worden opgelost door een grote hoeveelheid dure waterputten te laten slaan.

Hoge kosten om het kamp te realiseren en in stand te houden, zullen voor Marmont bijzaak zijn geweest. Die kosten kon hij gemakkelijk afwentelen op het Staatsbewind vanwege de Franse interpretatie van het verdrag uit 1795 met de Bataafse Republiek.

Tijdens mijn onderzoek en de verslaglegging daarvan in dit artikel heb ik dankbaar gebruik kunnen maken van de adviezen van dr. Christiaan van der Spek. Hij is werkzaam bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) en geldt als een deskundige voor de Franse Tijd in Nederland.

[35] Marmont, *Mémoires*.

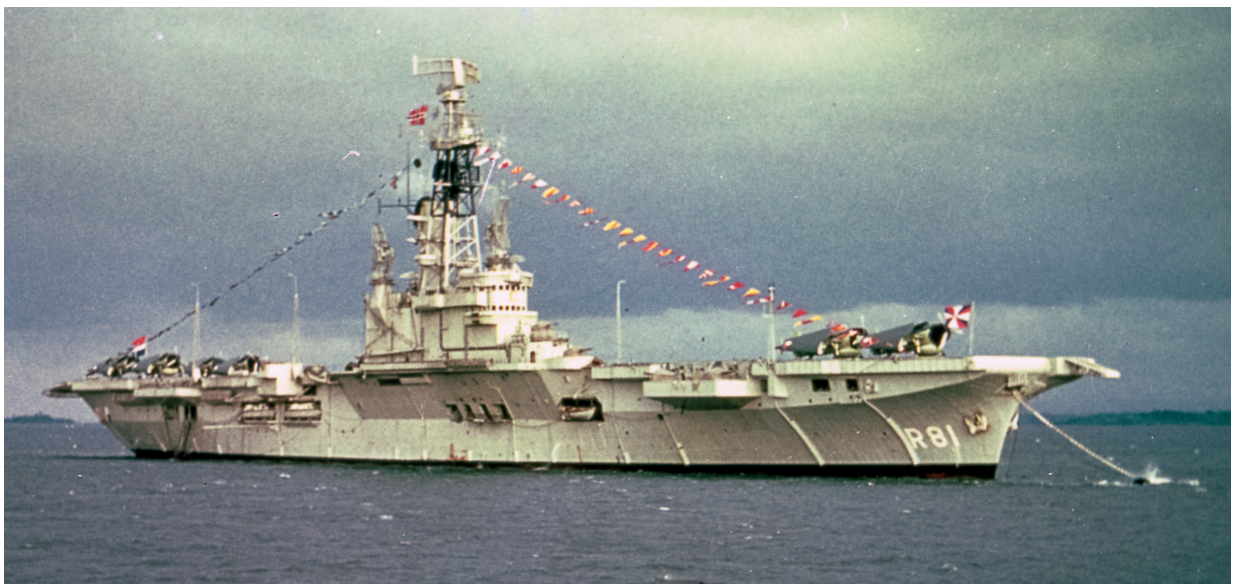
[36] De gegevens uit deze subparagraaf zijn voor een deel afkomstig uit een artikel van R.P.M. Rhoen, 'De verwarring rond het Kamp van Zeist', *Seijst*4 (2003) 126-132.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 23 16-09-19 08:56

De lobby voor een nieuwe "Karel Doorman"

Hoe tegen de zin van de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten en de Admiraliteitsraad het fregat de Hr. Ms. *Groningen* de Hr. Ms. *Karel Doorman* werd

Drs. R. Enthoven en dr. P.C. Boer



Het (tweede) vliegkampschip Hr. Ms. *Karel Doorman*. Op 28 mei 1948 nam de Koninklijke Marine het Engelse vliegkampschip H.M.S. *Venerable* over en veranderde de naam in Hr. Ms. *Karel Doorman*. Het schip werd in 1968 vanwege brandschade vervroegd uit dienst genomen.
Collectie Prudent Staal.

Het tot stand komen van de naamgeving van een der M-fregatten als Hr. Ms. *Karel Doorman* kent een vrij lange geschiedenis. De Koninklijke Marine had al twee schepen met de naam Karel Doorman gekend. Ter voorbereiding op de indienststelling van een licht vliegkampschip kreeg de Koninklijke Marine gedurende twee jaar een *escort carrier* van de Britse Marine in bruikleen. Hiertoe werd op 20 maart 1946 H.M.S. *Nairana* overgedragen aan de Koninklijke Marine en in dienst gesteld als Hr. Ms. *Karel Doorman*. Maart 1948 werd het schip weer teruggegeven aan de Britse marine.[1] Op 28 mei 1948 nam de Koninklijke Marine het lichte vliegkampschip H.M.S. *Venerable* van de Britse marine over en veranderde de naam in Hr. Ms. *Karel Doorman*.[2]

[1] NIMH Scheepsdocumentatie doos 49 Karel Doorman 1946-1949, Artikel van L.L. v. M. in het Mini Schip Bulletin.

[2] W. Geneste, *Hr. Ms. Karel Doorman. Verguisd en Geprezen* (Bergen 1990) 15-19.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 24 16-09-19 08:56

In de Defensienota 1964 werd aangegeven dat de Koninklijke Marine in de toekomst voor het vervullen van haar taak betreffende de onderzeebootbestrijding zou moeten bestaan uit jagers en fregatten, onderzeeboten, helikopters en aan wal gebaseerde maritieme patrouillevliegtuigen. In verband hiermee werd tevens aangegeven dat het vliegkampschip Karel Doorman begin jaren zeventig uit de sterkte zou worden afgevoerd.[3] In een brief van 5 juni 1968 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal gaf de staatssecretaris van Defensie A. van Es echter aan dat vanwege de grote schade opgelopen door een brand, de daarmee samenhangende reparatiekosten en de duur van de benodigde reparatie, hij besloten had om de Karel Doorman eerder uit dienst te stellen.[4] Al voor die brand, direct na het uitkomen van de Defensienota 1968, had Van Es aan kapitein-ter-zee H.J.E. van der Kop, het hoofd plannen marinestaf en oud-opvarende van het vliegkampschip, aangegeven dat in zijn ogen de naam Karel Doorman voor de marine belangrijk was en hij de naam voor de marine wilde behouden. Van Es, oud-commandant van het vliegkampschip, was van mening dat een Doorman in de marine goed was voor de mentaliteit van de marineman. 'Een De Ruyter zegt nog wel wat, ook een Tromp. Omdat dat nog wel op school wordt geleerd. Daarnaast hebben we een aantal stoffige admiraalsnamen. We moeten nu een naam krijgen die de jeugd aanspreekt en die ook te zien is in de straten en op scholen.'[5] Van Es gaf echter tevens aan op dat moment niet in staat te zijn om de naam meteen weer in te voeren en daar de tijd voor te willen nemen.[6]

Doelstelling van dit artikel is de lezer inzicht te geven in het verloop en de resultaten van de lobby voor een nieuwe Karel Doorman die vervolgens ontstond. Onderzocht zijn welke middelen daarbij werden ingezet en welke autoriteiten en andere personen (voor- en tegenstanders van een nieuwe Karel Doorman) een prominente rol speelden.

Discussie over naamgeving via het *Marineblad*

Onder Defensie-minister ir. H. Vredeling kwam bij beschikking van 12 augustus 1975 een richtlijn tot stand voor de naamgeving van marineschepen, op basis waarvan oceaangaande fregatten zouden worden vernoemd naar zeehelden uit de zestiende tot en met de negentiende eeuw, beroemde zeeslagen dan wel beroemde vlaggenschepen uit dezelfde periode.[7] Al eerder had het toenmalig hoofd van de afdeling maritieme historie van de marinestaf, kapitein-luitenant ter zee F.C. van Oosten, bij interne notitie van 21 mei 1975, het belang van een dergelijke richtlijn als volgt toegelicht: 'De naamgeving van schepen is altijd een emotioneel geladen onderwerp geweest. Teneinde te vermijden dat door de bemoeienissen en onder druk van buitenstaanders schepen namen gegeven zullen worden, die weinig relevant zijn, is het gewenst de richtlijnen voor de naamgeving van schepen vast te leggen in een ministeriele beschikking ...'[8]

Zijn woorden bleken profetisch te zijn, want vanaf 1978 ontspon zich een discussie in het *Marineblad* over de wenselijkheid van een herintroductie van de naam Karel Doorman voor een der zeegaande schepen van de Koninklijke Marine. In een redactioneel artikel in het *Marineblad* nummer 10 van dat jaar werd ingegaan op de naamgeving van marineschepen en werd niet alleen gepleit voor de naam De Zeven Provinciën voor de nieuwe serie fregatten, maar ook voor de naam Johan de Witt. Die laatste suggestie onderbouwd met de gedachte dat De Witt in wezen de eerste Nederlandse minister van Marine was. 'Hij wist, in overleg met De Ruyter, een zeer strategisch gebruik van de vloot te maken en toonde zich een politicus met een maritieme visie.'[9] Van der Kop reageerde hierop met een ingezonden brief in het *Marineblad* nummer 11 van datzelfde jaar. Hij stelde daarbij onder andere het onjuist te vinden dat de marineleiding na het uit dienst stellen van het vliegkampschip geen fregat de naam Karel Doorman had gegeven. Zijn belangrijkste twee argumenten voor deze naam waren de volgende: Doorman had al in de jaren dertig het belang van de luchtcomponent van de vloot krachtig gepropageerd en juist nu werd die luchtcomponent in de nieuwe fregatten geïntegreerd. Daarnaast stelde hij dat in een tijd waarbij men in het algemeen nog maar kort terugkeek, de naam Doorman meer zou aanspreken dan Johan de

[3] W. Geneste, *Hr. Ms. Karel Doorman*, 13.

[4] Brief van de staatsecretaris van Defensie (Koninklijke Marine) aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 5 juni 1968 inzake de brand aan boord van Hr. Ms. 'Karel Doorman'.

[5] NIMH, 059 Van der Kop, map 173 Van Soerabaja naar Wijdere Horizonten Bij de Marinestaf 1967 tot eind 1970 herinneringen en aantekeningen opgetekend door H.J.E. van der Kop, 11a-12a.

[6] Ibidem.

[7] *Jaarboek Koninklijke Marine* 1975 (Den Haag) 372-373.

[8] NIMH, Maritieme Documentatie 5721, F.C van Oosten, Toelichting op het ontwerp minuut betreffende naamgeving schepen 21 mei 1975.

[9] G.M.W. Acda, 'Redactioneel'. *Marineblad* 10 (1978) 463-464.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 25 16-09-19 08:56

Witt.[10] Hierna stopte de discussie in het *Marineblad* even om in 1981 weer op te laaien.

In het *Marineblad* nummer 4 van 1981 wees Van der Kop er in een ingezonden brief op dat de Koninklijke Marine niet voor niets twee vliegkampschepen naar Karel Doorman had genoemd. 'Maar na de onfortuinlijke brand op de tweede Karel Doorman in Den Helder staakten de stemmen. De naam Karel Doorman leeft nu nog slechts voort als straatnaam in vele gemeenten van Nederland en als naam van een fonds ter leniging van nood van oorlogsslachtoffers en door ramp getroffen leden en gezinnen van de Marine. Maar het bedrijf dat hem voortbracht, dat hij koesterde, dat hij attendeerde op het grote belang van de verstrengeling van de MLD (Marine Luchtvaartdienst, red.) en vloot, een bedrijf dat hij trouw bleef tot in de dood, gunt ons geen schip meer van zijn naam. [...] Met belangstelling zie ik uit naar een gefundeerde reactie van de marineleiding, maar ook van lezers van het *Marineblad* ...'[11] De Admiraliteitsraad toonde zich in zijn vergadering van 16 juni 1981 niet erg gelukkig met de ingezonden brief van Van der Kop. 'Naar aanleiding van een ingezonden stuk in het *Marineblad* van de heer Van der Kop over de naam Karel Doorman, deelt SCPLAN (Sous-Chef Plannen, red.) mede niet zo gelukkig te zijn met dit artikel. Hij vraagt zich af of hij er wel op moet reageren. CMS (Chef Marinestaf, red.) heeft tegen een kort, neutraal briefje geen bezwaar.'[12]



Commandeur H.J.E. van der Kop. Spin in het web en drijvende kracht in de Karel Doorman-lobby. Kende minister Van Eekelen goed en bekleedde sleutelfuncties zoals voorzitter Karel Doorman Fonds en lid van het hoofdbestuur van de vereniging Onze Vloot.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

In het *Marineblad* 7/8 van 1981 volgde een reactie op het ingezonden stuk van Van der Kop door Van Oosten, hoofd van de afdeling maritieme historie van de marinestaf. Van Oosten merkte op het met Van der Kop eens te zijn dat Karel Doorman een onvergetelijke daad had verricht en met hem vele honderden marinemensen. Hij wees er echter op dat niet alleen op 27 februari 1942 mannen van de Koninklijke Marine hun leven hadden gegeven voor de vrijheid van hun land. 'Allen, die in dienst van de Koninklijke Marine hun leven hebben gegeven, worden jaarlijks op 4 mei herdacht, dus ook zij, die in de slag in de Javazee sneuvelden. Het zou volkomen misplaatst zijn deze apart te herdenken. De verwevenheid van de marineluchtvaartdienst en de vloot is iets dat reeds voor 1940 bestond en de naam Karel Doorman is na de Tweede Wereldoorlog dan ook aan de twee vliegkampschepen gegeven, schepen, die par excellence verlengstukken waren van de marineluchtvaartdienst. De noodzaak om na de uitdienststelling van het tweede vliegkampschip wederom een schip naar Karel Doorman te noemen is in feite niet meer aanwezig.'[13] Van Oosten wees er verder op dat de marineleiding er wel degelijk iets aan gedaan had om de nagedachtenis aan Doorman levend te houden door bij ministeriële beschikking van 12 augustus 1975 de mogelijkheid te bieden marinevliegkampen te vernoemen naar pioniers in de marineluchtvaartdienst dan wel naar officieren waarvan de naam in de Koninklijke Marine behoorde voort te leven. Hij suggereerde om het marinevliegkamp Valkenburg naar Karel Doorman te vernoemen.[14]

[10] H.J.E. van der Kop 'Inspraak en medezeggenschap ook bij naamgeving marineschepen', *Marineblad* 11 (1978) 541.
[11] H.J.E. van der Kop, 'Karel Doorman, een begrip voor Onze Marine', *Marineblad* 4 (1981) 182.
[12] NIMH, 069 Notulen van de Admiraliteitsraad 1945-1989, map 72, directievergadering dd. 16-6-1981.
[13] F.C. van Oosten, 'Reactie op Karel Doorman, een begrip voor onze Marine', *Marineblad* 7/8 (1981) 326-327.
[14] Ibidem.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 26 16-09-19 08:56

In hetzelfde nummer van het *Marineblad* kreeg Van der Kop de gelegenheid om weer op Van Oosten te reageren. In zijn reactie wees Van der Kop op het bijzondere aspect van de Slag in de Javazee. In zijn ogen was dit het opzoeken van de vijand om een invasie van het laatste Nederlandse bolwerk in Nederlands Indië te weerstaan. Het ging daarbij volgens Van der Kop niet alleen om herdenken maar vooral ook om te gedenken. Dat, door een concrete vorm van waardering voor Doorman en zijn mannen, een waardering die tot uiting kwam in de naamgeving van de vliegdekschepen en die volgens hem moest worden voortgezet. Juist om die reden was Van der Kop het dan ook niet eens met Van Oosten dat er geen noodzaak meer zou zijn om een schip naar Doorman te noemen. Daarbij wees Van der Kop er ook nog op dat de nieuwe fregatten, althans in zijn ogen, met hun helikopters op een mini-vliegkampscheepje leken. Hij gaf verder aan dat het noemen van het marinevliegkamp Valkenburg naar Karel Doorman hem een aardig alternatief leek, maar dat hij, hoe aardig dat ook was, prefereerde een schip naar Karel Doorman te noemen. Hij eindigde met de opmerking dat hij hoe dan ook hoopte dat de marineleiding positief zou reageren, juist nu het hoofd van de afdeling maritieme historie zo'n waardevolle inbreng had geleverd in deze discussie.[15] Overigens zouden de kansen op de naam Karel Doorman voor het vliegkamp Valkenburg klein zijn omdat de marineluchtvaartdienst vanwege de bekende en al traditioneel ingeburgerde naam Valkenburg daar niets voor voelde.[16]

De discussie in het *Marineblad* was daarmee overigens nog niet afgelopen. Marinehistoricus luitenant-ter-zee speciale diensten 1e klasse drs. Ph.M. Bosscher mengde zich in het *Marineblad* 1981, nummer 9 nu ook in de discussie. Hij viel Van der Kop bij om een fregat naar Karel Doorman te vernoemen. Hij was van mening dat 27 februari 1942 bij uitstek de dag was waarop Nederland in Indië de rekening gepresenteerd had gekregen van nalatigheid op het gebied van de defensie-inspanningen en daarom een zeer bijzondere datum was in de geschiedenis van de Koninklijke Marine. 'De herinnering aan die dag kan niet duidelijker worden vastgehouden dan door het geven van de naam van de commandant van de *Combined Striking Force* aan een oorlogsschip.'[17] Ook VVD-Tweede Kamerlid dr. W.F. van Eekelen, aangemoedigd door Van der Kop, ging zich er nu mee bemoeien. Van Eekelen en Van der Kop kenden elkaar al lang. Toen Van Eekelen begin jaren zestig tweede ambassadesecretaris te Londen was, was Van der Kop adjunct marine-attaché in Londen. Midden jaren zeventig was Van Eekelen directeur Atlantische Samenwerking en Veiligheidszaken bij het ministerie van Buitenlandse Zaken en Van der Kop chef van de gezamenlijke staf van het Comité Verenigde Chefs van Staven. Zij hadden in die periode wekelijks contact met elkaar, onder andere in de Defensieraad. Van Eekelen was met Van der Kop van mening dat Karel Doorman een zeeheld was die een naamgeving verdiende.[18]



Dr. W.F. van Eekelen, minister van Defensie (1986-1988). Na een mislukte poging als Kamerlid in 1982, drukte hij als minister in 1987 tegen de zin van de Admiraliteit de naam Karel Doorman door voor een van de M-fregatten. Van Eekelen ging er daarbij ten onrechte van uit dat Doorman bij de Slag in de Javazee luchtsteun ontbeerde en de Japanse vloot, die wel – maar in werkelijkheid juist niet – had. NIMH.

De politiek is tegen

Op 11 februari 1982 vroeg Van Eekelen aan de minister van Defensie mr. H.A.F.M.O. van Mierlo of hij bereid was om in het licht van de herdenking van de Slag in de Javazee, te bevorderen dat een van de standaard fregatten, die werden uitgerust met luchtverdedi-

[15] H.J.E. van der Kop, Geen titel, *Marineblad* 7/8 (1981) 327.

[16] Karel Doorman Fonds, Diverse stukken brieven, Achtergronden Herdenking Slag in de Javazee Naamgeving schip Karel Doorman weergegeven door cdrv bd H. J. E. van der Kop.

[17] Ph.M. Bosscher, 'Reactie op Karel Doorman een begrip voor onze marine, door CDRV b.d. H.J.E. van der Kop', *Marineblad* 9 (1981) 379.

[18] Verslag gesprek R. Enthoven met dr. W.F. van Eekelen, 10 februari 2016.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 27 16-09-19 08:56

gingswapens, de naam Karel Doorman kreeg. (Deze laatste zogenaamde S-fregatten werden in 1982-1983 in dienst gesteld.) Van Mierlo antwoordde op 5 maart 1982 als volgt: 'De naamgeving van de fregatten van de Kortenaer klasse gebeurt volgens een beschikking van de Minister van Defensie van 12 augustus 1975, waarin is bepaald dat deze fregatten zullen worden genoemd naar zeehelden uit de 16e tot en met de 19e eeuw. In zijn algemeenheid wordt de naamgeving van schepen van de Koninklijke Marine niet bepaald door een actuele herdenking van een historisch gebeuren. Tegen deze achtergrond geef ik er de voorkeur aan geen wijzingen aan te brengen in de voorgenomen naamgeving van de nieuwe fregatten.' De beantwoording van die vraag zal ongetwijfeld zijn voorbereid door de toenmalig Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (1979-1982) viceadmiraal H.L. van Beek, die zijn twijfels had over het tactisch leiderschap van Doorman.[19]



Viceadmiraal H.L. van Beek, Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (1979-1982). Vond het optreden van Doorman zwak en had zijn twijfels over diens leiderschap. Hij verzette zich dan ook tegen een jaarlijkse herdenking van de Slag in de Javazee, gekoppeld aan de naam Doorman en de naam Doorman voor een nieuw fregat.
NIMH.

Toch was hiermee de discussie over de naamgeving van de fregatten nog niet voorbij. Zo stelde het hoofd maritieme historie Van Oosten in een schrijven van 5 april 1983 dat hoewel de naamgeving van de nieuwe M-fregatten nog niet in de commissie naamgeving marine was besproken, zijn persoonlijke voorkeur uit ging naar de namen van beroemde vlaggenschepen uit de zestiende tot en met de negentiende eeuw. 'Al was het maar om de naam De Zeven Provinciën te bewaren. Nu blijkt dat ook anderen met dit idee komen, meen ik dat wij te zijner tijd met vlaggenschepen namen moeten komen.'[20] In een interne notitie van de marinestaf van 27 februari 1984 inzake de naamgeving van de M-fregatten, opgesteld door het hoofd van de afdeling plannen van de Koninklijke Marine kapitein-ter-zee P. Vis, werd gepleit voor een minder starre hantering van de beschikking uit 1975. Als argument tegen het gebruik van namen van zeehelden werd onder andere genoemd dat (behalve De Ruyter en Tromp) meer zeehelden bij het publiek blijkbaar niet meer bekend zijn of de toets der kritiek niet kunnen doorstaan. Hij was van mening dat het de voorkeur genoot om met de namen van de schepen als het kon een band te leggen met Nederland, steden of provinciën. Uitgaande van de door hem als bijlage gevoegde mogelijke namen voor de M-fregatten stelde hij voor om de schepen zo veel als mogelijk naar de Nederlandse provincies te noemen, met behoud van de naam de Zeven Provinciën.[21]

Deze gedachte en de constatering dat uit overwegingen van public relations provincienamen beter waren, werd door de Admiraliteitsraad in zijn vergadering van 8 mei 1984 overgenomen. 'Concluderend besluit de Raad de minister voor te stellen de bestaande beschikking in te trekken, CMS zal hiervoor zorg dragen. Voorts besluit de Raad tot de volgende naamgeving: Het eerste schip zal De Zeven Provinciën genoemd worden en de resterende schepen dienen de naam te ontvangen van de Provinciën, waaruit de Republiek der Verenigde Nederlanden bestond.'[22] Het hoofd maritieme historie Van Oosten stelde in een intern schrijven van 18 juli 1984 dat, hoewel hij het wel toejuichte dat de Admiraliteitsraad zich uitsprak voor het geven van provincienamen aan de nieuwe M-fregatten, hij het niet juist achtte om zich te ontdoen van het keurslijf van een ministeriële beschikking waarmee de naamgeving van schepen werd geregeld. 'Deze richtlijnen zijn in het verleden opgesteld om een dam op te werpen tegen

[19] Tweede kamer der Staten-Generaal, Zitting 1981-1982. Aanhangsel van de Handelingen. Vragen gesteld door leden van de Kamer, met daarop gegeven antwoorden, nummer 742; Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven, 'Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee campagne. Een geval van hardnekkige beeldvorming?', *Militaire Spectator* 3 (2019) 137.

[20] NIMH, Maritieme Documentatie 5720 , Brief F.C. van Oosten 5 april 1983.

[21] NIMH, Maritieme Documentatie 5720, Schrijven P. Vis, 27 februari 1984 inzake naamgeving M-fregatten.

[22] NIMH, Maritieme Documentatie 5720, Uittreksel notulen Admiraliteitsraad van 8 mei 1984 inzake naamgeving M-fregatten.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 28 16-09-19 08:56

een vloed van voorstellen voor namen van marineschepen, die afkomstig zijn van vele geëmotioneerde hobbyisten.' Hij stelde dan ook voor om de richtlijn niet in te trekken, maar aan te vullen.[23] De Admiraliteitsraad zette echter door en op 25 juni 1986 ging de koningin er mee akkoord het eerstkomende M-fregat de naam Groningen te verlenen en aan de overige M-fregatten de namen Friesland, Noord-Brabant, Limburg, Overijssel, Drenthe en Gelderland.[24]

De politiek is voor

De uiteindelijke beslissing viel echter toch anders uit. In het dagelijks bestuur van de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Vloot werd in de tweede helft van 1986 gesproken over de wenselijkheid van de naam Karel Doorman, in plaats van een provincienaam, voor een M-fregat. Die vereniging met als voorzitter generaal-majoor b.d. der Mariniers A.C. Lamers startte vervolgens een lobby.[25] Daarnaast had oud-minister mr. J.M.A.H. Luns, al eerder laten weten aan oud-staatssecretaris van Defensie Van Es en Van der Kop, die laatste nu in zijn functie als voorzitter van het Karel Doorman Fonds, dat hij vond dat er weer een Karel Doorman in de Koninklijke Marine moest komen. Hij kwam er eind 1986 tijdens de receptie bij het tachtigjarig bestaan van Onze Vloot aan boord van het museumschip *Buffel*, in gezelschap van onder andere de toenmalige minister van Defensie Van Eekelen, op terug. 'In de discussie uitte Luns het merkwaardig en eigenlijk ongepast te vinden dat de zeeheld Doorman niet een blijvende plaats bij de Koninklijke Marine had gekregen. De eerder geuite opmerkingen dat in ieder dorp of stad er straten naar hem waren genoemd en scholen ook zijn naam hadden, ondersteunde Luns meteen en hij stelde aan Van Eekelen voor er wat aan te doen op de op 27 februari 1987 te houden herdenking!' Die herdenking van de Slag in de Javazee werd georganiseerd door Onze Vloot met financiële steun van het Karel Doorman Fonds, voor het eerst in februari 1982.[26]

Op 12 januari 1987 bepleitte Van der Kop in een persoonlijk gesprek met Van Eekelen nogmaals om een schip te noemen naar Karel Doorman. Van Eekelen merkte op daar voor te voelen maar dat de Koninklijke Marine tegen lag.[27] Van Eekelen wilde dus graag, maar besloot niet over één nacht ijs te gaan en consulteerde niet alleen de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (1985-1989) viceadmiraal C.H.E. Brainich von Brainich Felth, maar ook personen buiten de Admiraliteitsraad. Brainich von Brainich Felth voelde er niets voor. Hij zei daarbij tegen Van Eekelen dat de uitval die leidde tot de Slag in de Javazee geen succes was geweest. Oud-Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (1982-1985) viceadmiraal b.d. J.H.B. Hulshof was wel voorstander. Oud-Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (1972-1975) en oud-chef Militair Huis van koningin Beatrix (1976-1986) viceadmiraal b.d. E. Roest was weer minder enthousiast en vertelde Van Eekelen dat hij er niet koud of warm van kon worden. Viceadmiraal b.d. A. van der Moer, die voorzitter was van de begeleidingscommissie van marinehistoricus Bosscher bij het opstellen van zijn werk *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* en in de ogen van Van Eekelen iemand was met een grote historische kennis, was echter zeer positief en van mening dat Doorman thuishoorde in de categorie-Van Speijk. Daarnaast informeerde Van Eekelen via de chef van het Militair Huis van de koningin (1986-1989) luitenant-generaal T.J. de Geus, of Hare Koninklijke Hoogheid koningin Beatrix mogelijkerwijs bezwaren had tegen de naamgeving Doorman. Dat bleek in het geheel niet het geval te zijn.[28] Ook staatsraad in buitengewone dienst (1985-1987) mr. C. Brouwer (RMWO) was positief en hechtte grote waarde aan de voorbeeldfunctie van Doorman. Een bijkomend argument voor Brouwer was dat Doorman benoemd was tot ridder in de Militaire Willemsorde.[29]

Van Eekelen vroeg ook oud-staatsecretaris van Defensie Van Es om diens mening. Die antwoordde te hopen dat de Koninklijke Marine wederom een Doorman zou krijgen. Van Eekelen vroeg verder Van der Kop een notitie op te stellen met argumenten voor de naamgeving Doorman.[30] Van belang daarbij is overigens dat Van Eekelen, die ook contact met Bosscher had, de gedachte had dat bij de uitval die leidde tot de

[23] NIMH, Maritieme Documentatie 5720, Brief F.C. van Oosten 16 juli 1984 aan secretaris marinestaf.

[24] NIMH, 069 Notulen van de Admiraliteitsraad 1945-1989, map 53, Admiraliteitsraad 8 juli 1986.

[25] E-mail van A.W. van Stolk bestuurslid *Onze Vloot* aan R. Enthoven, 2 februari 2016.

[26] Karel Doorman fonds, Diverse stukken brieven, Achtergronden Herdenking Slag in de Javazee Naamgeving schip Karel Doorman weergegeven door cdrv bd H.J.E. van der Kop.

[27] Nationaal archief, W.F. van Eekelen 2. 21. 423 map 33: Dagboek september 1986-15 juli 1987 pagina 114.

[28] Verslag gesprek R. Enthoven met Dr. W.F. van Eekelen, 10 februari 2016.

[29] W. van Eekelen, *Sporen trekken door strategische jaren* (Meppel 2000) 205.

[30] Karel Doorman fonds, Diverse stukken brieven, Achtergronden Herdenking Slag in de Javazee Naamgeving schip Karel Doorman weergegeven door cdrv bd H.J.E. van der Kop.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 29 16-09-19 08:56

Slag in de Javazee er sprake was van Japans luchtoverwicht (hetgeen in werkelijkheid niet het geval was) en het geallieerde eskader onder leiding van Doorman zelf geen luchtsteun had (terwijl het dat in werkelijkheid wel had).[31] Blijkens het verslag van de afdelingshoofden vergadering van de marinestaf van 15 januari 1987 had Van Eekelen kort voor die datum in de marge van de Defensieraad al gepleit voor het geven van de naam Karel Doorman aan een van de schepen van de Koninklijke Marine.[32]

Brainich von Brainich Felth hield echter nog voet bij stuk wat de naamgeving van de M-fregatten betreft.[33] In een nota bestemd voor de chef marinestaf van 21 januari 1987, naar aanleiding van het idee van de minister van Defensie om Karel Doorman weer te vernoemen, gaf het toenmalig hoofd van de afdeling maritieme historie en lid van de commissie naamgeving drs. G.J.A. Raven aan er geen voorstander van te zijn om de naam Doorman te koppelen aan een van de M-fregatten. Een van zijn argumenten om niet af te wijken van de eerdere ministeriële beschikking uit 1975 was dat deze regeling weliswaar voor de te bouwen serie M-fregatten buiten werking was gesteld, maar dat de commissie naamgeving toch meende dat de geest ervan vast moest worden gehouden omdat dit structuur gaf aan een materie die anders wellicht aanleiding kon geven tot wildgroei. Hij wees er ook op dat alle schepen in het systeem reeds een naam hadden ontvangen en dat uitzonderingen vermeden moesten worden. Naamsverandering van een der schepen zou strijdig zijn met het gestelde in de ministeriële beschikking. Daarnaast zou naamsverandering administratief en technisch een kostbare aangelegenheid zijn. Hij wees er verder op dat de naam Karel Doorman al tweemaal was vergeven aan een specifiek scheepstype waarvan er op dat moment geen dienst deed bij de Koninklijke Marine. Afwijking daarvan zou doorbreking van een traditie betekenen. Hij wees er daarnaast op dat er geen andere dwingende reden ten grondslag lag aan de naamgeving Karel Doorman, zoals wel het geval was bij de naam Van Speijk. Op basis daarvan stelde hij in de notitie voor om een van de marinekazernes die nog geen naam ontvangen hadden, te herdopen in Karel Doorman-kazerne. Ook werd in overweging gegeven om een van de Lockheed P-3C Orion-vliegtuigen van de marineluchtvaartdienst de naam Karel Doorman toe te kennen.[34]



Viceadmiraal C.H.E. Brainich von Brainich Felth, Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (1985-1989). Hij verzette zich tot het laatst tegen de naam Karel Doorman voor een van de M-fregatten. Was onder andere van mening dat de uitval die leidde tot de Slag in de Javazee geen succes was.
NIMH.

Raven en de toenmalige commissie naamgeving waren van mening dat uit public relations-overwegingen zeehelden niet verstandig waren, omdat namen als Jacob van Heemskerck en Blois van Treslong nog maar weinig mensen iets zouden zeggen. De commissie achtte het uit pr-overwegingen beter om de provincies als naamgeving te gebruiken. Zeevarende provincies en hun inwoners zouden namen als Friesland, Zeeland en Holland zeker op prijs stellen. In de commissie leefde zelfs de gedachte om als naamgever van de gehele klasse Flevoland te hanteren, waarmee die nieuwe provincie zeker verguld zou zijn geweest.[35] Daarnaast stelde Raven echter in zijn interne notitie dat tegen de naam Karel Doorman binnen de Koninklijke Marine geen enkel bezwaar bestond. 'Nog recentelijk is aange-

[31] Verslag gesprek R. Enthoven met dr. W.F. van Eekelen, 10 februari 2016; Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven, 'Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee campagne. Een geval van hardnekkige beeldvorming?', *Militaire Spectator* 3 (2019) 137.

[32] NIMH, 069 Notulen van de Admiraliteitsraad 1945-1989, map 82, Afdelingshoofdenvergadering, 15-1-1987.

[33] Verslag gesprek R. Enthoven met dr. W.F. van Eekelen, 10 februari 2016.

[34] NIMH, Maritieme Documentatie 5720, nota van drs. G.J.A. Raven, 21 januari 1987, inzake Naamgeving Karel Doorman gericht aan de chef marinestaf.

[35] Verslag gesprek R. Enthoven met drs. G.J.A. Raven d.d. 10 december 2015.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 30 16-09-19 08:56

toond dat het optreden van deze vlootvoogd in het licht van zijn tijd en rekening houdend met de toen geldende normen als eervol moet worden beschouwd, ongeacht onze huidige opvattingen omtrent tactiek of strategie. Dit blijkt uit de boeken van dr. Ph.M. Bosscher en uit een herdenkingsartikel van zijn hand over de Slag in de Javazee dat in februari in het *Marineblad* verschijnt.'[36] Met dat laatste werd in feite bevestigd dat er twijfels waren over het tactisch leiderschap van Doorman en werd getracht deze twijfels, met de hulp van Bosscher, te weerleggen.

Bij deze nota van Raven kunnen twee kanttekeningen worden geplaatst. Allereerst dat een van de opstellers van die nota ing. N. Geldhof is. Geldhof was niet in dienst van de afdeling maritieme historie maar was daar vrijwilliger en een goede kennis van Van der Kop omdat hij onderzoek deed voor een serie boeken over 320 (Dutch) Squadron van de MLD, het squadron waarbij Van der Kop in de oorlogsdagen had gediend.[37] Hij was ook betrokken bij het opstellen van deel 2 van *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* door Bosscher als marineluchtvaartdienst-specialist. Auteurs hebben elders aangetoond dat Bosscher zich in dit deel 2 onder andere over het tactisch leiderschap van Doorman, op basis van het hem bekende bronmateriaal, schuldig heeft gemaakt aan suggestiviteit en onjuistheden.[38]

De nieuwe Karel Doorman komt er toch

Minister Van Eekelen zette, zich gesteund voelend door de ingewonnen adviezen, door. In de notulen van de Admiraliteitsraad van 17 februari 1987 wordt het volgende gesteld: 'VZAR (voorzitter Admiraliteitsraad, red.) deelt de Raad mee, dat MINDEF (minister van Defensie, red.) zojuist telefonisch te kennen heeft gegeven dat het eerste of tweede M-fregat de naam Karel Doorman zal dragen. De Raad besluit, dat het eerste M-fregat vernoemd zal worden naar Karel Doorman. Derhalve zal in de toekomst sprake zijn van de fregatten van de Karel Doorman-klasse. De gevolgen hiervan ten aanzien van de reeds bij Koninklijke goedkeuring vastgestelde naamgeving fregatten van de Groningen-klasse zullen door de commissie naamgeving marineschepen nader worden bezien. De Raad stelt voor om de overige M-fregatten te vernoemen naar zeehelden.'[39] Hierbij dient overigens aangetekend te worden dat de notulen van de Admiraliteitsraad ook aan de minister van Defensie werden toegestuurd. Uit de notulen van de directievergadering van de marinestaf van 17 februari 1987, waarin verslag wordt gedaan van de op 17 februari 1987 gehouden vergadering van de Admiraliteitsraad zou namelijk een iets ander verloop van de gebeurtenissen geconcludeerd kunnen worden. 'Tijdens de AR (Admiraliteitsraad, red.) is CMS door MINDEF aan de telefoon geroepen. Hierbij heeft MINDEF medegedeeld, dat hij heeft besloten dat één van de M-fregatten de naam Karel Doorman zal krijgen.'[40]

Ook voor Raven was het een verrassing dat Karel Doorman zou optreden als naamgever van de klasse M-fregatten.[41] In zijn vergadering van 24 februari 1987 besprak de Admiraliteitsraad het in haar opdracht hernieuwde voorstel van de commissie naamgeving inzake het aanpassen van de naamgeving van de M-fregatten. De raad stemde in met het voorstel van de commissie voor de naamgeving van de overige M-fregatten en kwam tot het voorstel: Karel Doorman, Van Speijk, Willem van der Zaan, Tjerk Hiddes, Van Amstel, Abraham van Hulst, Van Nes en Van Galen.[42] Diezelfde dag nog stuurde Brainich von Brainich Felth een nota aan de minister van Defensie waarin hij stelde: 'Ingevolge Uw opdracht om één van de schepen van de Groningen-klasse fregatten te vernoemen naar Karel Doorman, stel ik U namens de Admiraliteitsraad voor om het eerste schip van deze klasse de naam Karel Doorman te geven.'[43] De dag daarna nog stuurde Van Eekelen een brief aan de koningin waarin hij stelde dat zij hem op 25 juni 1986 gemachtigd had de M-fregatten te vernoemen naar de provincies. Nog geen jaar verder schreef hij nu in zijn brief aan de konin-

[36] NIMH, Maritieme Documentatie 5720, nota van G.J.A. Raven, 21 januari 1987, inzake Naamgeving Karel Doorman gericht aan de chef marinestaf.

[37] Verslag gesprek R. Enthoven met dr. E van Loo, senior wetenschappelijk medewerker NIMH, 6 november 2015; verschillende gesprekken P.C. Boer met ing. N. Geldhof in september-november 2017.

[38] Ph.M Bosscher, *De Koninklijke Marine in de tweede Wereldoorlog*, deel 2 (Franeker 1986) woord vooraf; Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven, 'Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee campagne. Een geval van hardnekkige beeldvorming?', *Militaire Spectator* 3 (2019).

[39] NIMH, 069 Notulen van de Admiraliteitsraad 1945-1989, map 54,notulen admiraliteitsraad 17 februari 1987.

[40] NIMH, 069 Notulen van de Admiraliteitsraad 1945-1989, map 76 Directievergadering 17 februari 1987.

[41] Verslag gesprek R. Enthoven met drs. G. J. A. Raven, 10 december 2015.

[42] NIMH, 069 Notulen van de Admiraliteitsraad 1945-1989, map 54, notulen Admiraliteitsraad 24 februari 1987.

[43] NIMH, Collectie Scheepsdocumentatie Hr. Ms. Karel Doorman, Aantekening Brainich von Brainich Felth voor de minister van Defensie inzake de naamgeving M-fregatten, 24 februari 1987.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 31 16-09-19 08:56

gin: 'Om de herinnering aan de moedige strijd van de Koninklijke Marine, bij de verdediging van het toenmalige Nederlands Indië in de Tweede Wereldoorlog, in de Javazee onder leiding van de vlootvoogd Karel Doorman levend te houden, moge ik U echter voorstellen de M-fregatten te herbenoemen en het eerst te bouwen schip de naam Karel Doorman te geven. Dit betekent dat de gehele klasse de Karel Doorman klasse zal worden genoemd in plaats van de Groningen-klasse. Ten einde de ook internationaal gebruikelijke systematiek bij de naamgeving van schepen te volgen, dienen de overige schepen dan eveneens vernoemd te worden naar Nederlandse zeehelden.'[44]

De koningin gaf haar toestemming en zo kon Van Eekelen de suggestie van Luns invullen en tijdens de op 27 februari 1987 gehouden herdenking van de Slag in de Javazee (opnieuw georganiseerd door de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Vloot met financiële steun van het Karel Doorman Fonds) in een aparte ingelaste toespraak bekend maken dat het Hare Majesteit behaagd had de nieuwe fregatten van de Koninklijke Marine de Doorman-klasse te noemen, met als eerste schip de Karel Doorman.[45] Van Eekelen wees er in zijn toespraak op dat Karel Doorman blijk had gegeven van een uitzonderlijke inzet en plichtsbesef.[46] 'Die aankondiging bracht een ovatie. Het ontroerde velen. De Bevelhebber der Zeestrijdkrachten uitte echter zijn teleurstelling. Na afloop van de herdenking en receptie vroeg Van der Kop de aanwezige oud-commandanten van Hr. Ms. *Karel Doorman* en enige anderen bij hem thuis een glas champagne te drinken. De Bevelhebber der Zeestrijdkrachten zei meteen na de herdenking weg te moeten en wilde ook niet voor de champagne komen.'[47] Van Eekelen ging wel naar de borrel van Van der Kop.[48]

Het ongenoegen over de naam blijft

Brainich von Brainich Felth was duidelijk ongelukkig met het optreden van Van Eekelen en de verhoudingen tussen beiden zijn na het gebeuren niet optimaal meer.[49] Dit blijkt ook wel uit het feit dat hij ietwat vergramd tegen Raven mede naar aanleiding



Mr. J.M.A.H. Luns, minister van Buitenlandse zaken (1952-1971) en secretaris-generaal NAVO (1971-1984). Luns was een marine-enthousiast en vond het ongepast dat bij de Koninklijke Marine geen schip was vernoemd naar de "zeeheld" Karel Doorman.
NIMH.

van deze affaire gezegd zou hebben: 'Ik heb in feite niets meer te zeggen ...'[50] Dat het ongenoegen bij de Koninklijke Marine wat na bleef sudderen, bleek toen de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten op de jaarlijkse raasdondermaaltijd van de Kring Oud Marine Officieren in maart 1987 zijn teleurstelling over de naamgeving door de minister uitsprak. Dat ongenoegen bleek volgens Van der Kop ook te heersen toen de koningin op 20 april 1988 in Vlissingen het M-fregat Karel Doorman zou dopen. Van der Kop was door de minister op een lijst voor speciale genodigden gezet, doch hij bleek geen uitnodiging van de Koninklijke Marine te hebben ontvangen. Desgevraagd werd hem medegedeeld dat na overleg met De Schelde vanwege het grote aantal genodigden een keus moest worden gemaakt. De minister was verbolgen: prompt volgde

[44] NIMH, Collectie Scheepsdocumentatie Hr. Ms. Karel Doorman: Brief van Van Eekelen aan Hare Majesteit de Koningin, 25 februari 1987.
[45] Karel Doorman Fonds, Diverse stukken brieven, Achtergronden Herdenking Slag in de Javazee Naamgeving schip Karel Doorman weergegeven door cdrv bd H.J.E. van der Kop.
[46] Nationaal archief, W.F. van Eekelen, 2. 21. 423 map 59, Toespraak MINDEF n.a.v. de herdenking van de slag in de Javazee.
[47] Karel Doorman Fonds, Diverse stukken brieven, Achtergronden Herdenking Slag in de Javazee Naamgeving schip Karel Doorman weergegeven door cdrv bd H.J.E. van der Kop.
[48] Nationaal Archief, W.F. van Eekelen, 2. 21. 423 map 33, Dagboek 30 september 1986-15 juli 1987 pagina 165.
[49] Verslag gesprek R. Enthoven met dr. W.F. van Eekelen, 10 februari 2016.
[50] Verslag gesprek R. Enthoven met drs. G.J.A. Raven d.d. 10 december 2015.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 32 16-09-19 08:56



Het M-fregat Hr. Ms. *Karel Doorman* op proefvaart. Het fregat werd op 20 april 1988 te water gelaten door koningin Beatrix en in 2007 overgedragen aan de Belgische marine. Bij beide gelegenheden werd naar voren gebracht dat schout-bij-nacht Karel Doorman een uitstekend voorbeeld was geweest voor de Koninklijke Marine.
NIMH.

enige dagen voor de doop een uitnodiging. Die bleek Van der Kop een staanplaats te gunnen, terwijl hij met krukken moest lopen en dat van tevoren had gemeld. Dat werd door een directielid van De Schelde meteen met vele excuses rechtgezet, waardoor hij direct naast de ruimte waar de koningin zou plaats nemen, een stoel op de voorste rij kreeg aangeboden.

Tijdens de daaropvolgende receptie en lunch was het aandoenlijk hoe velen de naamgeving prezen, zij het dat enkele vertegenwoordigers van de Admiraliteit zich daarover schamper uitlieten. De koningin complimenteerde Van der Kop echter persoonlijk.[51] In zijn doopspeech memoreerde de directeur materieel Koninklijke Marine, schout-bij-nacht ir. C.R. van den Berg dat Karel Doorman postuum tot Ridder in de Militaire Willemsorde was benoemd vanwege de bekwame en stoutmoedige wijze waarop hij het onder zijn bevel staande geallieerde eskader op 27 februari 1942 inzette tegen een vijandelijke overmacht en vanwege het uitstekende voorbeeld dat hij tijdens het hieropvolgende nachtgevecht gaf in zijn pogingen om met het vlaggenschip door de vijandelijke sterkte heen te breken.[52] Dat Van der Kop in ieder geval van mening was dat de

[51] Karel Doorman Fonds, Diverse stukken brieven, Achtergronden Herdenking Slag in de Javazee Naamgeving schip Karel Doorman weergegeven door cdrv bd H.J.E. van der Kop.

[52] NIMH, Collectie Scheepsdocumentatie, Karel Doorman 1962-1968, map 52.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 33 16-09-19 08:56

toenmalige marineleiding niet gelukkig was met de Karel Doorman-lobby blijkt wel uit zijn beschrijving van een aantal mogelijke incidenten. Zo sloot Van der Kop in een persoonlijke brief aan viceadmiraal jhr. H. van Foreest op 28 oktober 1989 niet uit dat het feit dat hij geen uitnodiging had ontvangen voor de overdracht van het fregat *Evertsen* in 1989 aan Indonesië te wijten zou zijn aan diegenen die het er nog steeds niet mee eens waren dat hij zich zo had ingespannen voor het weer opnemen van een Karel Doorman in de marine.[53]

Het gedoe rond de naamgeving van de M-fregatten kreeg nog eens aandacht op 29 maart 2007 bij de overdracht van de *Karel Doorman* aan de Belgische marine. In zijn toespraak memoreerde staatssecretaris van Defensie C. van der Knaap de gang van zaken rond de naamgeving. 'De naamgeving van de nieuwe klasse fregatten kende overigens een opmerkelijk verloop. Aanvankelijk gaf Koningin Beatrix toestemming de M-fregatten te vernoemen naar Nederlandse provincies, zoals eerder met een klasse onderzeebootjagers het geval was geweest. Het eerste schip, de huidige *Karel Doorman*, zou de naam Groningen hebben gekregen. Maar toen kwam er een discussie op gang over de naamgeving. De herinnering aan de moedige strijd van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog bij de verdediging van het voormalig Nederlands Indië moest levend worden gehouden. Daarom werd er gekozen het eerste schip te vernoemen naar de vlootvoogd Karel Doorman. Deze vlagofficier was het voorbeeld geweest van standvastig optreden in de strijd tegen Japan.'[54]

Conclusies

De lobby voor een nieuwe Karel Doorman werd voorafgegaan door een discussie in het *Marineblad* over de naamgeving van marineschepen en de herintroductie van de naam Karel Doorman, gepubliceerd in de periode van 1978 tot en met 1981. Die discussie werd gestart door de redactie maar vervolgens gevoerd door Van der Kop, Van Oosten en Bosscher. Van der Kop, later gesteund door Bosscher, was de grote promotor van een nieuwe Karel Doorman. De feitelijke lobby betrof de inzet van een tweetal instrumenten, allereerst die van (oud-)politici, te weten Van Eekelen (vanaf 1982, aanvankelijk als VVD-Tweede Kamerlid), oud-minister van Buitenlandse Zaken Luns (in 1986-1987) en Van Eekelen (in 1987, nu als minister van Defensie). Het tweede instrument bestond uit de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Vloot en het Karel Doorman Fonds (vanaf 1982), waarbij voornamelijk de voorzitter van de vereniging Lamers en Van der Kop (lid van het hoofd- en dagelijks bestuur van Onze Vloot en tevens voorzitter Karel Doorman Fonds) als lobbyist werden ingezet. De grote initiator en coördinator, spin in het web vanuit verschillende functies, was echter Van der Kop. De voornaamste tegenstanders van een nieuwe Karel Doorman waren de toenmalige Bevelhebbers der Zeestrijdkrachten viceadmiraal Van Beek (1979-1982) en viceadmiraal Brainich von Brainich Felth (1985-1989). Laatstgenoemde gaf uiteindelijk zijn verzet op omdat toenmalig minister van Defensie Van Eekelen hem en de Admiraliteitsraad passeerde en opdracht gaf het eerste M-fregat Karel Doorman te noemen.

[53] NIMH, 059 Van der Kop, map 82, brief van van der Kop aan viceadmiraal jhr. H. van Foreest, 28 oktober 1989.

[54] www.rijksoverheid.nl/.../spreektekst-staatssecretaris...overdracht..., 02-02-2016.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 34 16-09-19 08:56

De luchtafweer in de Eerste Wereldoorlog

Ontwikkeling van de luchtdoelartillerie bij de oorlogvoerenden 1914-1918 - Deel 2

Dr. Dirk Starink



Een Frans *auto-canon de 75 mm* op een De Dion Bouton-chassis.
Wikimedia Commons.

In het eerste deel is beschreven hoe de luchtafweer door Duitsland al tijdens de Frans-Duitse Oorlog gestalte kreeg en hoe de Duitse wapenindustrie in de jaren voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog enkele bruikbare luchtdoelkanonnen ontwierp. Tijdens de oorlog was de Duitse luchtdoelartillerie het meest succesvol als het gaat om aantallen neergeschoten vliegtuigen. Dit deel behandelt de luchtafweerinspanningen van de geallieerden in de Eerste Wereldoorlog.

Frankrijk

Evenals in Duitsland experimenteerde het Franse leger aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog met mobiel geschut tegen luchtdoelen en zeppelins in het bijzonder. Het uit 1897 daterende veldkanon van 75 mm kaliber beschikte over een hoge vuursnelheid en kon gemakkelijk worden aangepast aan de horizontale en verticale bewegingseisen voor de bestijding van lucht-

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 35 16-09-19 08:56

doelen. De geestelijke vader van de aanpassing van dit standaardkanon aan de eisen van luchtafweer was kapitein Eugène Pagezy die in de volgende oorlogsjaren ook de luchtdoelartillerie aan het front zou leiden. In de artilleriewerkplaatsen van Puteaux ten westen van Parijs bouwde men in 1913 zo'n 75 mm kanon op een chassis van automobielfabrikant De Dion Bouton uit dezelfde plaats.

Dit als *auto-canon* aangeduide luchtafweergeschut voldeed goed en bij het uitbreken van de oorlog vonden



Het Franse 75 mm luchtdoelkanon op een statisch draaibaar platform aan het Salonika-front.
Wikipedia.

de eerste twee stukken emplooi in de hoofdstedelijke vesting *Camp Retranchée de Paris* (CRP). De productie van het 75 mm kanon tegen luchtdoelen werd snel opgevoerd. Ze werden niet alleen op auto's geplaatst, maar ook op affuiten en in vaste opstellingen, zowel aan het front als in het achterland. In maart en april 1915 haalden *auto-canons* twee Duitse zeppelins neer te Noyon respectievelijk Calais. In de zomer van 1915 waren de stukken luchtdoelgeschut als volgt ontplooid: 60 *auto-canons* en 300 semistatische stukken aan het front, 65 stukken in het CRP en 50 stukken in het achterland.

In 1916 ontstond vanuit het *62e Regiment d'Artillerie* te Saint-Cloud een aparte organisatie onder de naam *Defense contre Aeronefs* (DCA) die de legers aan het front en de tegen luchtaanvallen te beschermen vitale punten in het achterland voorzag van luchtdoelbestrijdingsmiddelen. Wat het achterland buiten het CRP betreft, ging het daarbij om de beveiliging van militaire inrichtingen en wapen- en munitiefabrieken te Le Havre, Orléans, Laroche-Florentin, Bourges, Le Creusot, Le Petit-Creusot, Vinges en Lyon. In het laatste oorlogsjaar, toen de Duitsers hun bombardementen tegen het Franse achterland intensiveerden en er voldoende Spad-jachtvliegtuigen ter beschikking waren, kregen deze beveiligde steden ook nog een of meer jagerescadrilles met bij elkaar ruim 200 jagers voor de luchtverdediging.

Naarmate de luchtstrijdkrachten en de luchtafweermiddelen aan het Westelijk Front en in het Franse achterland talrijker werden, kreeg generaal Ferdinand Foch in de zomer van 1917 via de *Conseil de défense aérienne du territoire* de coördinerende bevoegdheid over de Franse en Britse luchtstrijdkrachten aan het front en de luchtweer van leger en marine in het achterland. In september 1917 formeerde de DCA een deskundige kern voor de met Frans materieel te vullen *Anti-Aircraft Artillery* (AAA)-eenheden van het Amerikaanse expeditieleger dat in snel tempo aan de strijd ging deelnemen. Aan het einde van de oorlog bezat de DCA aan het front en in het achterland een sterkte van zo'n 48.000 man en bijna 800 luchtdoelkanonnen van 75 mm (waarvan 160 *auto-canons*), 175 kanonnen van een ander kaliber (waaronder een experimenteel luchtdoelkanon van 105 mm) en 477 Hotchkiss-luchtdoelmitrailleurs *Modèle 1914* van 8 mm. De Franse luchtafweer wist zoals gezegd in totaal 430 vijandelijke vliegtuigen en twee zeppelins neer te halen, terwijl 2.049 vijandelijke vliegtuigen op andere wijzen, met name in luchtgevechten, werden uitgeschakeld.[1]

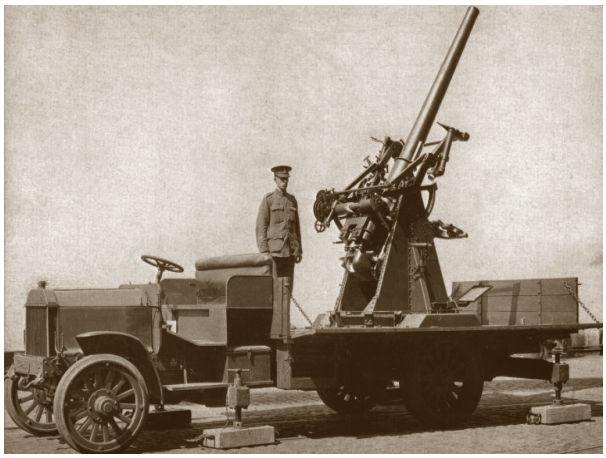
Groot-Brittannië

Ook in Groot-Brittannië was men vanaf 1909 op zoek gegaan naar tegenmaatregelen om de Duitse dreiging van luchtaanvallen met zeppelins het hoofd te bieden. Geheel in de Britse traditie stelde het rapport van een hiervoor ingestelde commissie dat 'the full potentialities of airships and the dangers to which we might be exposed can only be ascertained definitely by building them ourselves'. Op grond hiervan begon de *Royal Navy*

[1] J.-P. Petit, *Un siècle de défense Sol-Air Française. Tome I: La DCA* (http://fna.artillerie.asso.fr/files/posts/Tome_1_DCA.pdf); W.F.K. Bisschoff van Heemskerck, 'Luchtafweer van den grond', *Militaire Spectator* (1924) 234.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 36 16-09-19 08:57

aan de bouw van luchtschepen die echter in de oorlog nauwelijks een offensieve taak toebedeeld zouden krijgen. Daarnaast ging de aandacht ook uit naar de ontwikkeling van luchtafweergeschut ter bescherming van de walinstallaties van de marine. Geschutbouwer Vickers had een snelvurend, semiautomatisch scheepskanon met kaliber van 3 *inch* (76,2 mm) en een gewicht van loop en kulas samen van 20 *hundredweight* (cwt) ofwel 1.016 kg dat op een draaibaar onderstel recht omhoog kon schieten. Dit als *3-in 20-cwt Mark I* aangeduide luchtdoelkanon kwam in maart 1914 in productie en bij het uitbreken van de oorlog stonden de eerste vier stukken opgesteld op een Peerless-vrachtauto bij munitiefabrieken en magazijnen.



Een Brits Mark I (*3-in 20-cwt*) luchtdoelkanon op een Peerless-viertonner.
Wikipedia.



Een AA-sectie aan het front in Frankrijk met *13-pounder 9-cwt* luchtdoelkanonnen.
Wikimedia Commons/Imperial War Museum.

De productie van deze vuurmonden met een hoge mondingssnelheid van 830 m/sec was echter ingewikkeld en tijdrovend, ondanks de in de loop van de oorlog aangebrachte verbeteringen.[2] Na het vertrek van het overgrote deel van het Britse leger naar Frankrijk kreeg de *Royal Navy* de luchtverdedigingstaak in Groot-Brittannië en wel voornamelijk van de hoofdstad Londen toegewezen. De *British Expeditionary Force* (BEF) kreeg in Frankrijk terstond te maken met de bestrijding van Duitse luchtschepen en vliegtuigen. Uit de legerreserves kwamen door Vickers geproduceerde zware Maxim-mitrailleurs met kaliber van 37 mm beschikbaar voor de oprichting van *anti-aircraft* (AA)-secties voor ieder van de naar Frankrijk uit te zenden divisies. Deze wapens, die bekend stonden als *1-pounder* (naar het gewicht van de granaat) *pom-pom* (naar het geluid dat ze maakten), waren voor dit doel niet bijzonder geschikt. Toch wist de AA-sectie van luitenant O.V.J. Hogg op 23 september 1914 met zo'n wapen als eerste een Duits vliegtuig in Frankrijk neer te schieten met slechts 75 granaten. Een krachtiger wapen dat hoger (tot 6.000 meter) kon schieten, ontstond uit het *13-pounder* licht veldgeschut van 76,2 mm met een draaibare voet op een Peerless-vrachtauto. Vanaf begin 1915 werden de AA-secties aan het front met deze als *13-pounder 6-cwt* aangeduide vuurmonden uitgerust. Om de nogal lage mondingssnelheid van deze wapens te verhogen, nam men een *18-pounder* veldkanon met een kaliber van 3,3 inch, waarvan de loop door een binnenbuis werd teruggebracht tot 3 inch (76,2 mm). De 3-inch granaten konden nu dankzij de oorspronkelijke voortdrijvende lading een hogere mondingssnelheid van ruim 600 m/sec bereiken. Als *13-pounder 9-cwt* op een Thorneycraft-vrachtwagen die een snelheid van 35 km/u haalde, was dit het meest ingezette Britse luchtdoelkanon van de Eerste Wereldoorlog.[3]

Drie dergelijke kanonnen werden in 1916 door Nederland aangekocht, waar ze de enige echte mobiele eenheid luchtafweergeschut tijdens de mobilisatie 1914-1918 vormden.[4]

[2] I.V. Hogg, *Anti-aircraft. A History of Air Defence* (Londen 1978) 19, 29.

[3] Ibid, 39-40, 43.

[4] Voor de lotgevallen van deze luchtdoelkanonnen zie: Erwin van Loo, Sven Maaskant, Dirk Starink en Quirijn van der Vegt, *Verenigd op de grond, daadkrachtig in de lucht. Een eeuw grondgebonden luchtverdediging 1917-2017* (Amsterdam 2017).

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 37 16-09-19 08:57



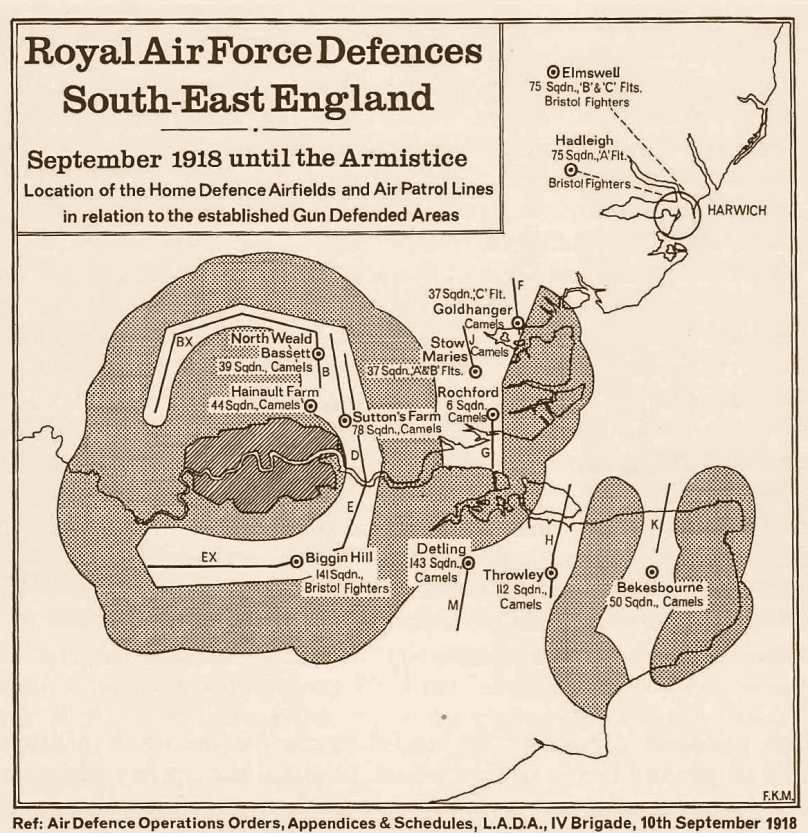
Vanaf zomer 1917 bombardeerden tweemotorige Duitse bommenwerpers als de hier afgebeelde Gotha G.IV de Britse hoofdstad en andere steden. Wikimedia Commons.

De in Groot-Brittannië zo gevreesde nachtelijke strategische luchtaanvallen met zeppelins op Londen en andere Britse steden begonnen op 19 januari 1915 met een raid op Great Yarmouth en King's Lynn. Met het nog zeer beperkte aantal kanonnen kon de *Home Defence* niet alle plaatsen aan de kust beschermen, zodat de marine inderhaast een aantal vuurmonden en zoeklichten op vrachtauto's formeerde tot de *Eastern Mobile Air Defence* met standplaats in Newmarket. Toen de eerste zeppelin op 8 september 1915 boven Londen verscheen, openden daar 26 stukken luchtdoelgeschut het vuur maar wisten tot ergernis van de bevolking en de pers niets te raken. Hierop besloot de *Admiralty* de luchtverdediging van Londen te organiseren in een apart commando onder de artillerie-expert admiraal Sir Percy Scott. Als eerste schafte deze de onbruikbare *pom-poms* af en vroeg 104 kanonnen en 50 zoeklichten extra. Daarnaast wilde hij een aantal gevechtsvliegtuigen om samen met de kanonnen de verdediging zover mogelijk naar de kust te verleggen om zo te verhinderen dat de luchtschepen tot Londen konden doordringen. Gedurende 1916 hadden de Duitse luchtschepen aanvankelijk nog redelijk vrij spel, maar met name de jachtvliegtuigen boekten succes, zeker nadat hun Lewis-mitrailleurs in het najaar waren voorzien van lichtspoor- en hoog-explosieve munitie. Het jaar eindigde met acht boven Engeland vernielde luchtschepen: vijf door vliegtuigen, twee door luchtafweer en een door slecht weer. Bovendien gingen dat jaar ook nog eens vier luchtschepen in hun hangar op hun thuisbases in Noord-Duitsland door brand verloren en blies de Duitse legerleiding het zeppelinoffensief tegen Londen af.[5] In de zomer van 1917 werd het strategisch luchtoffensief op Londen heropend, maar nu met tweemotorige Gotha-bommenwerpers die vanaf bases rond Gent waren opgestegen.

Opnieuw liet de Londense luchtverdediging – inmiddels had de *Admiralty* de verantwoordelijkheid daarvoor overgedragen aan het *War Office* en het Britse leger – zich verrassen door deze aanvallen bij daglicht, waarbij veel slachtoffers vielen. Het Britse oorlogskabinet kwam terstond met een aantal ingrijpende maatregelen om de luchtverdediging te verbeteren. Allereerst werden twee squadrons met de beste jagers vanuit Frankrijk teruggeplaatst naar Londen. Voorts werd ook de luchtafweer versterkt en gingen alle luchtverdedigingsorganen – dus ook de vliegtuigen van het *Royal*

[5] D.H. Robinson, *The Zeppelin in Combat. A History of the German Naval Airship Division, 1912-1918* (Londen 1978) 57-73, 169-178.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 38 16-09-19 08:57



De London Air Defence Area (LADA) in zijn definitieve vorm, waarin de gearceerde gebieden bestreken werden door luchtdoelgeschut. Daartussen en daarbuiten patrouilleerden nachtjagers van de Royal Air Force (RAF).
Mason, Battle over Britain.

Flying Corps – als één geheel onder de naam *London Air Defence Area* (LADA) functioneren onder bevel van brigadegeneraal Edward Ashmore.

Dat had onmiddellijk resultaat, want tijdens de raid op 22 augustus stegen maar liefst 120 luchtverdedigingsjagers op die drie Gotha's neerhaalden. De sterk verbeterde Britse luchtverdediging bracht de Duitsers ertoe de bombardementen overdag te staken en over te schakelen op minder nauwkeurige nachtbombardementen, daarbij ook het probleem voor de LADA aanzienlijk vergrotend. Met het in 1918 beschikbaar komen van ruime aantallen luchtdoelgeschut en jachtvliegtuigen kon Ashmore behalve de versterking van de LADA nog vier soortgelijke organisaties in het leven roepen rond Salisbury, Birmingham, York en Glasgow. Met de laatste grote raid in de nacht van 19 op 20 mei 1918 trokken 43 Duitse bommenwerpers een spoor van vernieling over Essex, Southend, Kent en Londen, maar wist de luchtverdediging er ook acht neer te schieten. Het Duitse bommenwerperoffensief had in een jaar tijd 857 dodelijke slachtoffers en 2.058 gewonden veroorzaakt. Van de in totaal 446 uitgezonden bommenwerpers waren er 28 verloren gegaan, 13 door jachtvliegtuigen, 9 door de luchtafweer, 4 door slecht weer en 2 door noodlandingen in Engeland. Daar stond tegenover dat de *Home Defence* 480 stukken luchtdoelgeschut met 20.000 man bedienend personeel en 376 moderne jachtvliegtuigen niet aan het front had kunnen inzetten. Daar was de Britse luchtdoelartillerie overigens zeer succesvol geweest en had in Frankrijk 341 Duitse vliegtuigen neergeschoten.[6]

Verenigde Staten

Toen de Amerikaanse president Woodrow Wilson in april 1917 besloot dat de Verenigde Staten zich voegden bij de geallieerden in hun strijd tegen de Centrale mogendheden, stelde de *U.S. Army* weinig voor. Terwijl de *American Expeditionary Force* (AEF) uit de grond werd gestampt, wreekte zich een totaal gebrek aan luchtafweermiddelen en -kennis. Voor de vorming van een *Anti-Air Service* (AAS) werden officieren en manschappen van de kustartillerie aangewezen – de kans dat de Duitse vloot tegen de VS zou optreden was door de Britse blokkade immers nihil. Voor de opbouw van de

[6] F.K. Mason, *Battle over Britain. A history of the German air assaults on Great Britain, 1917-1918 and July-December 1940, and the development of Britain's air defences between the World Wars* (Londen 1969) 17-36; Petit, *La DCA*.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 39 16-09-19 08:57

AAS was brigadegeneraal James Shipton verantwoordelijk en gold hij als "father of the Air Defense Artillery". Aan luchtdoelmaterieel bestond in de zomer van 1917 slechts een prototype van een *3-inch M1917* luchtdoelkanon dat nog niet productierijp was. Daarom ging men bij het Franse leger te rade, evenals voor vele andere soorten uitrusting. Slechts twee *auto-canons* van 75 mm konden worden gekocht en een kleine serie van deze wapens werd door de Fransen in bruikleen afgestaan, in ruil voor de levering van grondstoffen voor de wapenproductie.

Ook waren de Fransen behulpzaam bij de opleiding van de Amerikaanse luchtdoelartilleristen in de *Anti-Aircraft Artillery School* te Arnouville. Vanaf oktober 1917 gedurende het laatste oorlogsjaar leverde deze school twee bataljons AAS met in totaal 1.000 man voor de beide legers van de AEF. Dit was echter niet genoeg en daarom waren in 1918 ook 2.400 Franse luchtdoelartilleristen met hun uitrusting bij de AAS ingedeeld. Daarenboven waren diverse vaste opstellingen van de Franse DCA in het achtergebied van de AEF gepositioneerd. Alleen de beide Amerikaanse bataljons luchtdoelmitrailleurs bestonden volledig uit 1.500 Amerikaanse soldaten die waren uitgerust met 96 uitstekende Franse Hotchkiss-mitrailleurs van 8 mm.

Ten tijde van de wapenstilstand had de AAS van beide Amerikaanse legers 58 vliegtuigen neergeschoten. Amerikaanse bronnen vermeldden dat de luchtdoelartillerie van de AAS in de laatste drie maanden van de oorlog 17 vliegtuigen neerhaalde met 605 schoten per vliegtuig. Andere bronnen geven voor de AAS gemiddeld 1.065 schoten per claim, maar ook dat is opmerkelijk beter in vergelijking met het Britse gemiddelde van 1.800 schoten en het Franse van 3.225 schoten.[7]

Tot besluit

Net als de luchtstrijdkrachten maakte de luchtafweer tijdens de Eerste Wereldoorlog een stormachtige ontwikkeling door. In eerste instantie kwam de luchtdoelartillerie uit de reguliere veld- of vestingartillerie voort, maar ontwikkelde zich al spoedig tot een bijzondere specialisatie binnen dat wapen. Veldgeschut liet zich niet eenvoudig aanpassen aan de vereisten voor luchtdoelgeschut, zoals horizontale en verticale beweeglijkheid, mobiliteit en vuursnelheid. Het best lukte dit nog



Amerikaanse luchtdoelartilleristen in actie met hun *auto-canon 75 mm* bij Montreuil op 5 juni 1918.
Wikimedia Commons.

met het Franse 75 mm kanon dat op vrachtauto's en op speciale affuiten de hele oorlog de ruggengraat van de Franse DCA vormde. Uiteindelijk kwam het speciaal voor de luchtafweertaak ontworpen Krupp-kanon van 88 mm als beste uit de oorlog tevoorschijn en vormde in licht gewijzigde vorm tijdens de Tweede Wereldoorlog de schrik van tank- en vliegtuigbemanningen. Niet alleen aan het front, maar ook in het achterland moest met luchtafweer een antwoord worden gegeven op de dreiging van bombardementen met zeppelins en bommenwerpers. De Britse luchtverdediging rond Londen stond als eerste model, niet alleen wat bewapening met geschut en vliegtuigen betreft maar ook qua organisatie en waarschuwing. Hoewel ook ons luchtruim regelmatig door vliegtuigen van oorlogvoerende landen werd geschonden was een goede luchtafweer hier nog toekomstmuziek. Al met al maakten in de oorlogvoerende landen de vele tienduizenden luchtdoelartilleristen met hun duizenden luchtdoelkanonnen en -mitrailleurs in vier jaar tijd een enorme ontwikkeling door en bleef de luchtafweer vanaf de grond voortaan een vast element in het vernieuwde wapenarsenaal na afloop van de Eerste Wereldoorlog. Schoorvoetend volgde Nederland deze evolutie met de oprichting van het Korps Luchtdoelartillerie in 1922 om pas vlak voor de meidagen van 1940 serieus werk van de luchtverdediging vanaf de grond te maken. Daarvoor verwijs ik de lezer naar het in deel 1 genoemde gedenkboek.

[7] C.E. Edward, *Archie in the A.E.F. The Creation of the Anitiaircraft Service of the United States Army* (Fort Bliss 1984) 44, 85, 144; K.P. Werrell, *Archie to SAM. A Short Operational History of Ground-Based Air Defense* (Maxwell 2005) 3, 59.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 40 16-09-19 08:57

Vergeltungswaffe Eins in Oost-Nederland

De inzet van de V1 vanuit Overijssel en Gelderland 1944-1945

Henk Koopman

In de Tweede Wereldoorlog werden aan het einde van 1944 en begin 1945 vanuit Overijssel in grote aantallen V1's gelanceerd tegen de havenstad Antwerpen. Hoe kwam het dat wij in Overijssel te maken kregen met de V1? Voor het beantwoorden van deze vraag moeten we eerst iets vertellen over de ontstaansgeschiedenis van de V1.

Wat was de Vergeltungswaffe Eins oftewel V1?

De V1 is een van de vier *Vergeltungswaffen* waarmee Hitler tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog poogde alsnog het tij te keren. De V1 was een klein onbemand vliegtuig bedoeld om Britse steden en met name Londen onder vuur te nemen. Het was voorzien van een eenvoudige reactiemotor die werkte op benzine. Het was 8,5 meter lang, 5,4 meter breed en woog bij de start 2.150 kilogram (kg). In het voorste gedeelte was 980 kg springstof aangebracht. Het wapen werd aangedreven door een *pulse-jet* ofwel een compressieloze straalmotor. De V1 moest via een lanceerbaan worden weggeschoten om voldoende aanvangssnelheid te krijgen. Pas bij voldoende luchtdruk in de reactiekamer kon de motor de nodige stuwkracht ontwikkelen om het robotvliegtuig in de lucht te houden. De V1 bereikte een snelheid van ruim 600 kilometer (km) per uur. Dit betekende dat zelfs de in die tijd modernste vliegtuigen hem slechts onder gunstige omstandigheden succesvol onder vuur konden nemen.

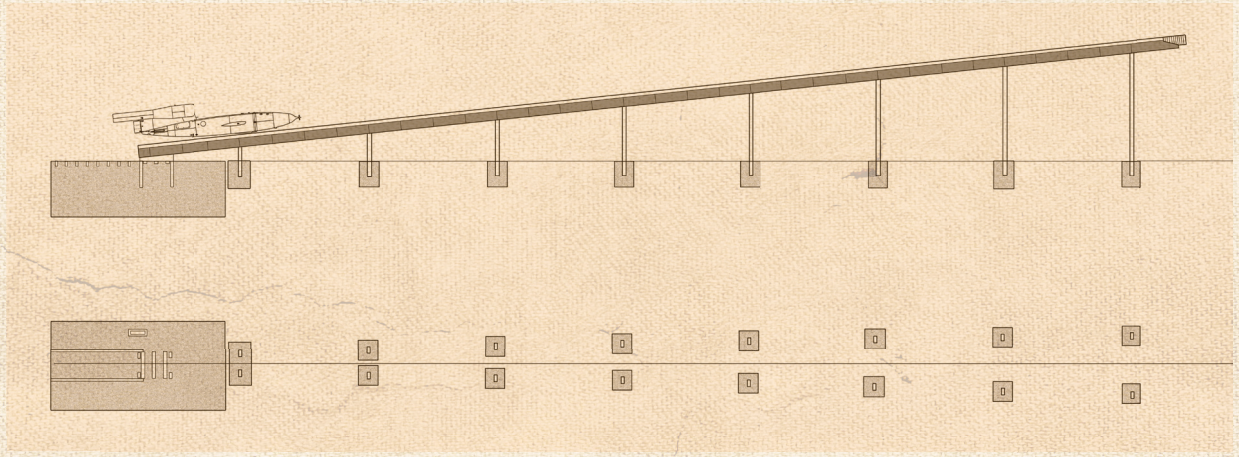
De ontwikkeling

De situatie in Duitsland zag er medio 1942 niet goed uit. Er was geen vooruitzicht op een snel einde van de oorlog. Met de aanval op Lübeck, eind maart 1942, was de Royal Air Force (RAF) begonnen met het systematisch bombarderen van Duitse steden. Hitler verlangde een antwoord: vergeldingsaanvallen op Engelse steden. Echter de bommenwerpers van de *Luftwaffe* waren vanwege de verloren superioriteit in de lucht, niet meer in staat de Britten met gelijke munt terug te betalen. Dit prestigeverlies werd nog versterkt doordat het leger (*Heer*) er intussen klaar voor was om deze taak die door de *Luftwaffe* moest worden uitgevoerd, over te nemen door de inzet van de V2, een ballistische raket waarmee de Britse eilanden konden worden bereikt. Dus werd er gezocht naar een alternatief. Een vliegende bom leek een praktische oplossing om deze opgave te vervullen.

Begin 1942 kreeg de vliegtuigfabriek van Fieseler van het *Reichsluftfahrtministerium* (RLM) de opdracht om zo'n bom te ontwerpen en te bouwen en in juni 1942 kreeg de Fieseler 103 (Fi 103) zoals het ontwerp nu heette, gestalte. Naast Fieseler werden nog drie andere firma's bij het ontwerp betrokken: Argus voor de aandrijving, Askania voor de automatische piloot, en Walter voor de startkatapult.

In december 1942 was men zover gevorderd dat het frame op aerodynamische eigenschappen getest kon worden door deze van onder een Focke-Wulf Fw 200 los te laten en een glijvlucht te laten maken. Dit ging zo goed dat er tegen Kerstmis 1942 een eerste katapultstart gemaakt kon worden in Peenemünde West. De motor werkte hierbij niet, het werd daarom alleen een glijvlucht. Na proeven met de werkende motor en verschillende types katapultbanen (lanceerbanen) was de Fi 103 die nu omgedoopt was tot FZG 76 (*Flak Ziel Gerät 76*) gereed om ingezet te worden. Pas later is de V voor 'Vergeltung' om propagandaredenen gebruikt in de benaming. Om het als wapen in te zetten, was er echter meer nodig dan alleen een werkend prototype. De productie van de vliegende bom moest opgezet worden, er moesten lanceerbanen gebouwd worden en de operationele eenheden moesten opgeleid worden. De productie werd opgestart bij de Volkswagenwerke in Fallersleben. Maar nadat de bombardementen van de geallieerden in de tweede helft van 1943 de Duitse

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 41 16-09-19 08:57



Een V1 op de lanceerbaan.
Bron: Henk Koopman.

industrie hard troffen, verhuisde de productie ondergronds naar de *Mittelwerke* in Nordhausen.



Een V1-baan in Harfsen aan de Braakhekkeweg direct na de oorlog. Dit was de enige baan die na de oorlog nog overeind stond doordat de vernietiging door de Duitse *Sprengkommandos* mislukte.
Bron: Henk Koopman.

Zuid-Engeland en met name Londen was het doelwit van de vliegende bom en er kwam een groot aantal lanceerbanen langs de Franse kust in Bretagne, Normandië, Picardië en Pas de Calais. Ook verrezen er bomzekere bunkers, van waaruit de V1 in grote aantallen ongestoord gelanceerd kon worden. Als laatste moesten er nog operationele eenheden opgericht en opgeleid worden. Daartoe werd het *Lehr- und Erprobungskommando W/8* opgericht onder leiding van *Oberst* Max Wachtel. Deze opleiding werd gevestigd in Zinnowitz-Zempin. Van hieruit werd het operationele *Flakregiment 155 (W)* gevormd dat onder leiding kwam te staan van diezelfde Wachtel. Het bestond uit vier *Abteilungen*; elke afdeling telde vier batterijen en elke batterij telde vier pelotons die elk één baan bemanden. Ze konden samen dus 64 banen bemannen en deze werden dan ook gebouwd tezamen met 32 reservebanen.

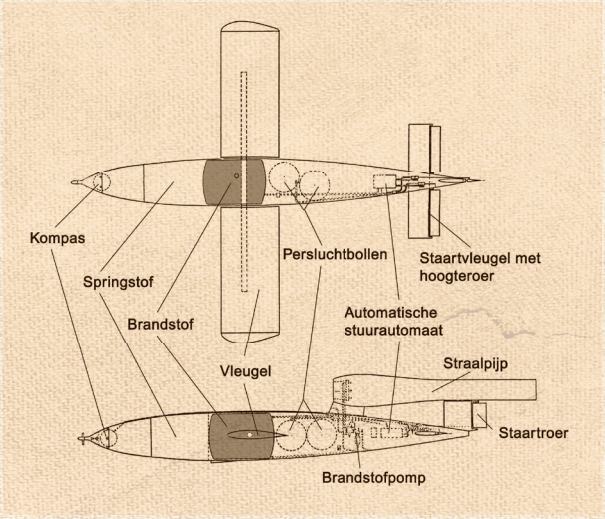
Technische specificaties

De technische specificaties van de V1 waren als volgt:

Totale lengte	8,5 meter
Spanwijdte	5,4 meter
Gewicht	2.200 kg
Springlading	980 kg
Brandstof	515 kg
Kruissnelheid	600 km per uur
Actieradius	250 km

De kruissnelheid van een V1 was ongeveer 630 km per uur, de vlieghoogte tussen de 350 meter en 2.100 meter en het bereik was aanvankelijk maximaal 240 km en tegen het einde van de oorlog zo'n 375 km. Als springla-

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 42 16-09-19 08:58

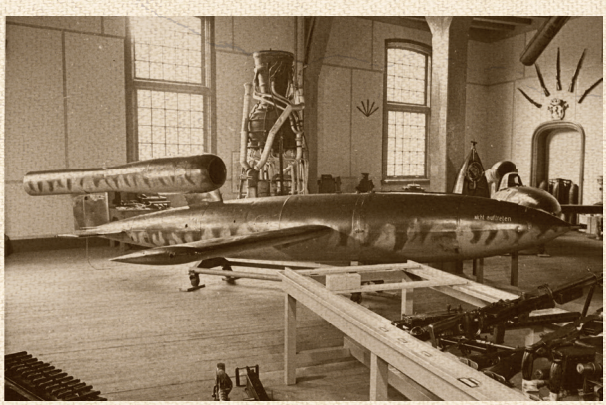


Een doorsnede van een V1 met de belangrijkste onderdelen.
Bron: Henk Koopman.

ding werd 960 kg amatol gebruikt, maar ook het zeer explosieve (en schokgevoelige!) trialen 105.

Het lanceren van een V1

De V1 was zoals gezegd voorzien van een pulse-jet, een zogenaamde compressieloze straalmotor, die uit zichzelf niet in staat was de V1 van z'n plaats te krijgen. De V1 had een zekere beginsnelheid nodig, zodat er op natuurlijke wijze voldoende compressie in de motor ontstond. Om deze beginsnelheid te krijgen werd de V1 gelanceerd vanaf een met een hoek van zes graden oplopende ijzeren startbaan van 46,5 meter lengte. Door deze baan liep een holle buis waardoor een plunjer kon lopen. De V1 die op de baan lag haakte achter de vin die op de plunjer zat. Deze vin liep door een sleuf in de buis. Door nu voldoende druk op de plunjer in de buis te zetten konden de plunjer en V1 over de baan gestuurd worden. Die druk werd verkregen vanuit de zogenaamde *Dampferzeuger*, die aan de baan gekoppeld zat. Door het mengen van waterstofperoxide (T-Stoff) en calciumpermanganaat (Z-Stoff) ontstond hier een chemische reactie die een dusdanige hoge druk veroorzaakte dat de plunjer en V1 in minder dan een seconde over de baan raasden. Dit gaf de V1 aan het eind van de baan al een snelheid van circa 360 km per uur, wat voldoende was voor de pulse-jet om z'n werk zelfstandig te doen. Op de neus van de V1 bevond zich een propeller gekoppeld aan een telmechanisme dat van tevoren op een bepaald aantal omwentelingen werd ingesteld. Dit mechanisme telde terug tot nul (doel bereikt). Op dat moment werden de persluchtleidingen naar het hoogteroer gekapt en klapte het hoogteroer om. Hiermee kwam de V1 in een duikpositie, stopte de brandstoftoevoer en viel de V1 naar beneden richting het doelwit.



Een V1 raket in het Armamentarium, 1948.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

Begin van het V1-offensief

Ondanks de voortvarende ontwikkeling van de V1 verliep het tweede traject met het operationeel krijgen van het wapen niet zo soepel als gepland. Pas op 13 juni 1944, een week na D-Day was men zo ver en begon het offensief vanuit Frankrijk tegen Engeland vanaf de lanceerbanen ten noorden van de Seine. De lanceerbanen ten zuiden van de Seine, dus in Bretagne en Normandië lagen dermate dichtbij het nieuwe ontstane front dat de Duitsers er vanaf zagen om deze in gebruik te nemen. In de nacht van 13 op 14 juni 1944 om vier uur begon het offensief. Van de tien gelanceerde V1's troffen er vier een doelwit, stortten er vijf direct neer en één viel waarschijnlijk in zee. Vanwege dit ondermaatse resultaat staakten de Duitsers het vuren weer. Maar in de nacht van 15 op 16 juni heropenden Wachtels eenheden het vuur met 55 katapulten. Binnen 12 uur lanceerden ze 244 bommen, waarvan er 45 kort na de lancering neerstortten, maar een groot deel van de bommen trof wel doel en kwam neer op Londen. Het V1-offensief was losgebarsten. Dit duurde tot 1 september 1944 toen ook de laatste banen aan de Noord-Franse kust door de geallieerden veroverd waren en het V1-offensief op Engeland ten einde was. In die periode werden er 8.617 V1's richting Engeland gelanceerd waarvan er circa 2.400 in het gebied van Groot-Londen terechtkwamen.

Tussenfase na de inzet vanuit Frankrijk

Om niet in handen van de troepen van Montgomery te vallen, trok het *Flakregiment* zich terug naar Duitsland en kromp het van vier naar twee afdelingen, de 1e en 3e. Londen kon niet meer bereikt worden en het regiment was voorlopig werkeloos. Ontwikkelingen aan het front zorgden echter voor nieuwe perspectieven.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 43 16-09-19 08:58

Antwerpen werd op 4 september 1944 bevrijd en de geallieerden begonnen met het toegankelijk maken van de haven. Deze was van groot strategisch belang voor de aanvoer van militair materieel omdat de aanvoerlijnen vanuit het bevrijde Franse gebied veel te lang begonnen te worden. Maar zolang de Westerschelde in Duitse handen was kon de haven van Antwerpen niet worden gebruikt. Met de ontsnapping begin september 1944 van het 15e Duitse leger over de Westerschelde begon de Slag om de Schelde. Op 2 oktober 1944 trok de 2e Canadese infanteriedivisie vanuit Antwerpen op om de toegang tot Zuid-Beveland veilig te stellen en de Scheldemonding toegankelijk te maken voor de geallieerde konvooien. Tot 8 november werd voornamelijk door het 1e Canadese leger onder leiding van luitenant-generaal Guy Simonds verbitterd strijd geleverd om de beide oevers van de Westerschelde in handen te krijgen. Vervolgens begon het mijnenvrij maken, waarna het eerste konvooi op 28 november 1944 de haven van Antwerpen binnenliep.

Nieuwe inzet van de V1 vanuit Overijssel en Gelderland

Intussen had men aan Duitse zijde niet stilgezeten. Nadat Antwerpen door de geallieerden begin september 1944 veroverd was en de dreiging van een geallieerde aanvoerhaven duidelijk werd, maakte de Duitse legerleiding al gauw plannen om de havenstad met de V1 te bestoken. De uit Frankrijk naar Duitsland teruggekeerde twee afdelingen van het *Flakregiment 155 (W)* nestelden zich ten oosten van Bonn (1e afdeling) en ten zuiden van Bonn (3e afdeling). Nadat de banen gereed waren, werd op 21 oktober 1944 het vuur opnieuw geopend maar nu dus richting Antwerpen.

Om het de geallieerde verdediging van Antwerpen en met name de haven, zo lastig mogelijk te maken werden er al snel hierna plannen ontwikkeld om naast het V1-offensief uit zuidoostelijke richting een nieuw inzetgebied vanuit het noordoosten te creëren, vanuit Oost-Nederland. Er werd een nieuwe *II. Abteilung* opgericht en mogelijke locaties in Overijssel en Gelderland voor de te bouwen lanceerplaatsen werden verkend.

De *II. Abteilung* bestond uit twee batterijen en wel de 11e en de 12e. Elke batterij moest vier banen bemannen en kreeg nog de beschikking over twee reservebanen. De 11e batterij had zijn operatiecentrum in Nieuw Heten met banen bij Nijverdal (Dalzicht en Koningsbelt), Lettele en Schoonheten. De 12e batterij zat in Gelderland en had z'n operatiecentrum in Laren met banen bij Harfsen, 't Joppe, Zessprong en Oolde.

Waarom juist Oost-Nederland en met name het Gelders-Overijselse gebied werd uitverkoren, is gemakkelijk te verklaren. Het front liep immers sedert september langs de grote rivieren. Het gebied ten zuiden van de Rijn, Waal en Maas was frontgebied.

De directe omgeving van de frontlijn was door de levendige bedrijvigheid van de geallieerde vliegtuigen als lanceerlocatie ongewenst. Daarnaast waren de camouflagemogelijkheden door de bosrijke omgeving van Overijssel en Gelderland zeer geschikt (vooral het wintergroen van de naaldbossen). Bovendien werden de startbanen, ten dele nog gecamoufleerd met groene maskeringnetten en aan ijzerdraad en gaas opgehangen takken, bedekt.

Nadat de eerste opmetingen waren verricht, hadden de bewoners van het omliggende gebied binnen een straal van een halve kilometer begin november aanzegging gekregen te vertrekken. In twee of drie dagen – soms was de termijn slechts enkele uren – moest de directe omgeving volledig worden ontruimd. Er werden geen vrijstellingen gegeven om het gebied daarna nog te betreden. De algemene uittocht voltrok zich snel. Met steun van behulpzame buurtbewoners probeerden de door de volkomen onverwachte bepaling getroffen gezinnen nog zo veel mogelijk van de roerende have op wagens weg te voeren. Groepen militairen nestelden zich in de verlaten boerderijen.

Na verloop van enkele weken waren de funderingen voor de startbanen aangebracht. Om een vrij schootsveld te creëren werden bomen die in de weg stonden gekapt. Daarna kwamen op vrachtauto's de delen van de ijzeren startbanen, die ter plekke in elkaar werden gezet en op de betonblokken werden gemonteerd. Uit de fabriek in Duitsland vond het transport van de V1 per trein plaats in doorsnee open goederenwagons. De treinen kwamen voornamelijk in Oldenzaal ons land binnen om dan via Hengelo te worden gereden naar een station in de omgeving van het lanceergebied. Het verdere vervoer naar de startplaats geschiedde per vrachtauto.

Op 16 december 's morgens om 05.00 uur zetten de legermassa's van veldmaarschalk Gerd von Rundstedt zich in beweging met als doel om Antwerpen te heroveren (het Ardennenoffensief). Tegelijkertijd opende de Luftwaffe het vuur met de V1's te Schoonheeten, Lettele, Nijverdal, 't Joppe, Zessprong, Harfsen en Oolde. Bij de achtste baan bij de Koningsbelt bij Nijverdal mislukte het, omdat het beton voor de aanvoerweg nog niet voldoende was uitgehard.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 44 16-09-19 08:58

Tot 17 december, 15.00 uur werden er 83 V1's op Antwerpen afgevuurd, waarvan er 13 neerstortten. Hierna ging het offensief door, zij het met steeds wisselende intensiteit en met langdurige onderbrekingen. Duidelijk zijn er variaties in de Duitse tactiek waar te nemen. Nu eens lanceerden de diverse startbanen afzonderlijke projectielen ("*Störfeuer*"), maar meestal was er sprake van een seriestart ("*Feuerschlag*"), waarbij alle op dat moment beschikbare lanceerinrichtingen volgens een vast schema na elkaar een V1 de lucht instuurden. Waren er voldoende gevleugelde bommen voorhanden, dan konden de Duitsers een zogenaamde "massale start" demonstreren, waarbij verscheidene startplaatsen nagenoeg terzelfder tijd een V1 wegschoten.

Terwijl vanuit de Eifel en Oost-Nederland met de V1 op Antwerpen werd geschoten, vond er aan Duitse zijde een tactische wijziging plaats. De 1e afdeling die ten oosten van Bonn zat, lanceerde al enige tijd niet meer omdat de V1's voor een groot deel over Duits grondgebied vlogen. Het grote aantal vroegtijdig neergekomen V1's op Duits grondgebied verkleinde het draagvlak onder de Duitse bevolking. Voor deze "werkeloze" afdeling was er nu een nieuw inzetgebied en wel bij de 2e afdeling in Oost-Nederland.

De 1e afdeling bestond uit de 1e, 2e en 3e batterij. De 1e batterij streek neer in de omgeving van Rijssen en zou drie banen onderaan de Rijsserberg en één baan in het Haarbos bij Wierden bedienen. De 2e batterij kreeg de omgeving van Almelo toebedeeld met drie banen direct bij Almelo (twee in het Nijreesbos en één in de Bolkshoek) en één bij Azelo. Voor de 3e batterij was een aantal banen bij Enschede voorzien maar dit ging voorlopig vanwege allerlei verschuivingen niet door.

Nadat de funderingen gestort waren en de banen erop geplaatst waren, begon de 1e batterij op 25 januari 1944 met haar offensief tegen Antwerpen. De 2e batterij volgde op 15 februari 1945. Tegelijk met deze banen waren er ook reservebanen voor de 11e en 12e batterij aangelegd en was het beton voor de banen bij Enschede gestort. Er waren in totaal funderingen gelegd voor 24 banen. Op 15 daarvan zijn er ook daadwerkelijk banen gebouwd en zijn er V1's gelanceerd.

Al vanaf de inname van Antwerpen begin september waren de geallieerden er zich van bewust dat er maatregelen genomen moesten worden om aanvallen van de V1's het hoofd te bieden. Er werden Britse en Amerikaanse luchtafweerbrigades naar Antwerpen gestuurd om deze taak op zich te nemen. Midden oktober 1944 werd de stad dusdanig versterkt dat het als voldoende werd bestempeld. De luchtverdediging daar kwam onder Amerikaans commando met als codenaam Antwerp X, eerst nog onder commando van generaal George M. Badger en vanaf 10 november onder generaal Clare H. Armstrong. Hoewel men dus leek voorbereid toen de eerste V1's de stad op 21 oktober bestookten, werd al gauw duidelijk dat, vanwege de schaal van de lanceringen, de luchtdoelartillerie hiertegen niet was opgewassen. Het moest grootser worden aangepakt. Er moest meer luchtafweer voor de stad komen. Dit werd in hoog tempo doorgevoerd. Tegen het einde van de V1-aanvallen op Antwerpen wist de luchtafweer tot 97 procent van de V1's uit de lucht te schieten.



Antwerpen, het doelwit van V1's.
Jan de Schuyter, *Gemarteld Antwerpen: sinjorenstad onder de V Bommen* (Antwerpen 1945).
Koninklijke Bibliotheek, Den Haag.

Op 15 januari 1945 beëindigde de 11e batterij haar activiteiten in Overijssel en vertrok naar de omgeving van Rotterdam om van daaruit Antwerpen vanuit noordelijke richting onder vuur te nemen. Dit alles in een poging om het de verdediging van Antwerpen zo

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 45 16-09-19 08:59

moeilijk mogelijk te maken. Deze operatie, die bekend staat onder de naam *Mülleimer*, startte op 27 januari vanuit drie banen bij Puttershoek en Pernis en duurde tot 15 maart 1945. Direct werd de opengevallen plek in Overijssel ingenomen door de (nog altijd werkeloze) 3e batterij van de 1e afdeling. Organisatorisch verliep dit dusdanig gladjes dat de omwonenden van de wisseling niets gemerkt hebben. In de lanceeraantallen is dit niet terug te vinden. Eventuele hiaten werden door de andere banen opgevangen.

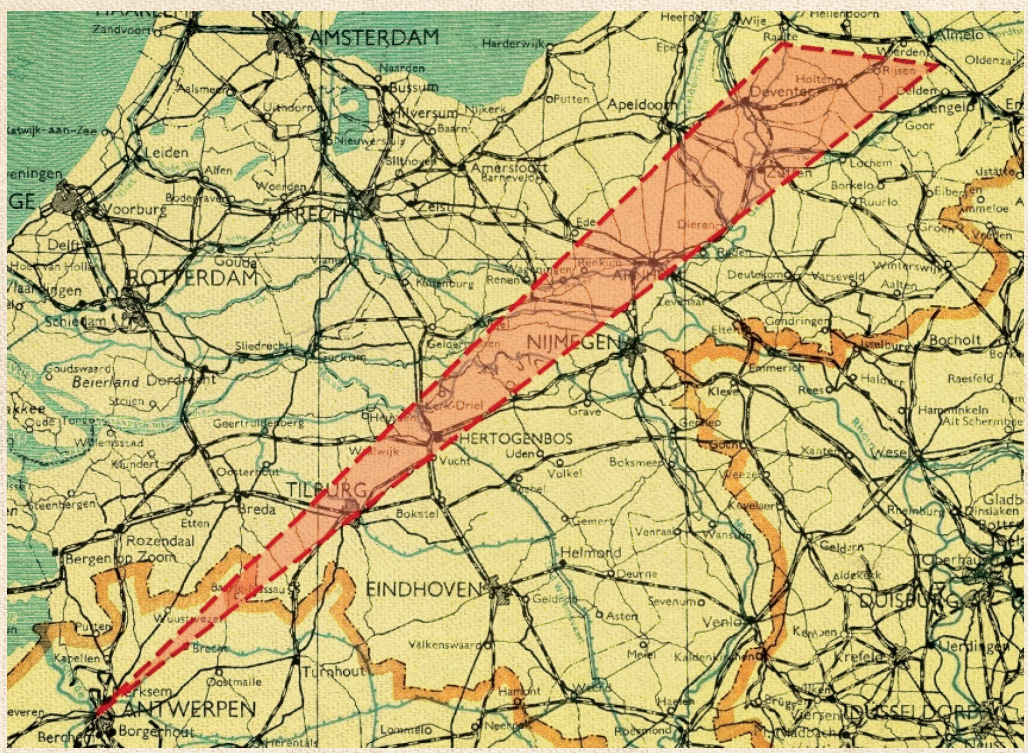
Op 16 februari 1945 trad er een laatste wijziging op doordat de 12e batterij, die vanuit de omgeving Laren lanceerde, zijn activiteiten in Gelderland staakte. Deze batterij kreeg opdracht om evenals de 11e batterij ook naar het westen van Nederland te vertrekken om daar vanaf lanceerbanen bij Ypenburg, Delft en Vlaardingen de V1's richting Engeland te lanceren. Er was namelijk een V1 ter beschikking gekomen met een groter bereik, in plaats van 240 kilometer nu 320 kilometer. Hiermee kon Londen vanaf het westen van Nederland weer onder vuur genomen worden. Dit offensief onder de naam operatie *Pappdeckel* startte op 3 maart 1945. De opengevallen plek in Gelderland werd niet ingenomen en het *Sperrgebiet* bij de groep Laren werd opgeheven.

Alle V1-lanceringen in Overijssel (en ook in West-Nederland) werden op 29 en 30 maart 1945 beëindigd. Dat er bij het V1-offensief tegen Antwerpen – en tegen het einde van de oorlog nog een keer tegen Londen – totaal voorbij werd gegaan aan de actuele situatie aan het front blijkt wel uit de inzetdata en verplaatsingen. Op 3 maart werd er nog begonnen in een nieuw inzetgebied dat op 29 maart al weer verlaten moest worden.

Tot besluit

De V1-campagne duurde tot 30 maart 1945 toen de laatste V1 richting Antwerpen werd gelanceerd vanuit het Nijreesbos bij Almelo. In totaal zijn er zo'n 8.696 V1's tegen Antwerpen gelanceerd waarvan 5.395 vanuit Overijssel en Gelderland. In totaal zijn er in het arrondissement Antwerpen 1.832 en in de stad (Groot-Antwerpen) 616 V1's neergekomen. Veel V1's verongelukten bij de start of onderweg, wat leidde tot veel ellende onder de burgerbevolking in de plaatsen die in de afvuurrichting lagen. Vooral in Gelderland en Brabant zijn veel doden en gewonden gevallen door uit koers geraakte V1's.

In totaal zijn er in de Tweede Wereldoorlog ruim 30.000 V1's geproduceerd waarvan er ruim 22.000 zijn gelanceerd tegen diverse doelen zoals Londen en Antwerpen. Hoewel de Duitsers met de ontwikkeling en het tot inzet brengen van de V1 een wapen met potentie hadden, heeft het de loop van de oorlog niet beïnvloed. Daarvoor had het te veel gebreken, was het te onnauwkeurig en kwam de operationele inzet te laat. Sterker, het heeft eerder de Duitse oorlogsinspanning zeer nadelig beïnvloed. De gebruikte hulpbronnen hadden veel effectiever op andere terreinen kunnen worden ingezet.



Kaartje "V1-alley", oftewel het gebied met de grootste risico's van neerstortende V1's. Henk Koopman. Bewerking kaart: Maikel Nouws.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 46 16-09-19 08:59

De Nederlandse militaire luchtvaart van dag tot dag

Corstiaan Prince

Rogier Koedijk en Jan Janssen (redactie)
Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht
Uitgeverij JEA, Amsterdam 2019
520 pagina's
ISBN 978-90-700-2498-7
€ 59,95



Afgelopen juni lanceerde het NIMH de *Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht*. Onder redactie van Rogier Koedijk en Jan Janssen heeft een team van NIMH-medewerkers gewerkt aan de totstandkoming van dit kloeke naslagwerk. Hun inspanningen hebben geleid tot een rijk geïllustreerd boekwerk van ruim 500 pagina's dat op stijlvolle wijze is vormgegeven door uitgeverij JEA.

De titel van het boek dekt niet helemaal de lading. De Kroniek behandelt namelijk niet alleen de verrichtingen van Koninklijke Luchtmacht (KLu) en haar voorlopers, maar heeft ook veel aandacht voor de geschiedenis van de "Indische" militaire luchtvaart en, in iets beperktere mate, de Marine Luchtvaartdienst. In feite behandelt dit boek het hele spectrum van de geschiedenis van de militaire luchtvaart in Nederland, de overzeese gebiedsdelen en de voormalige koloniën.

De Kroniek onderscheidt zich met haar opzet van andere (militaire) luchtvaartboeken. In plaats van een chronologische of thematische opzet, vormen de dagen van de kalender het raamwerk. Nadat in de inleiding ruim een eeuw militaire luchtvaart in hoofdlijnen wordt behandeld, krijgt de lezer verdeeld over 365 dagen 850 lemma's voorgeschoteld. De teksten zijn kort en helder maar hebben ook voldoende diepgang en onderlinge variëteit. Daarnaast bevat iedere pagina minimaal één illustratie. Dit is een publieksboek dat met wetenschappelijke zorg is samengesteld.

Dat de samenstellers van dag tot dag enkele aansprekende gebeurtenissen of verhalen bij elkaar hebben weten te verzamelen, geeft aan dat dit een project van de lange adem is geweest. Het resultaat mag er zijn, want liefhebbers kunnen pagina na pagina "datumhoppen" door het luchtmachtverleden. De lemma's zijn allemaal korte, afgeronde verhalen die zich los laten lezen. Wie echter de moeite neemt het boek van kaft tot kaft (of beter: van 1 januari tot 31 december) door te nemen, zal meerdere momenten van herkenning bele-

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 47 16-09-19 08:59

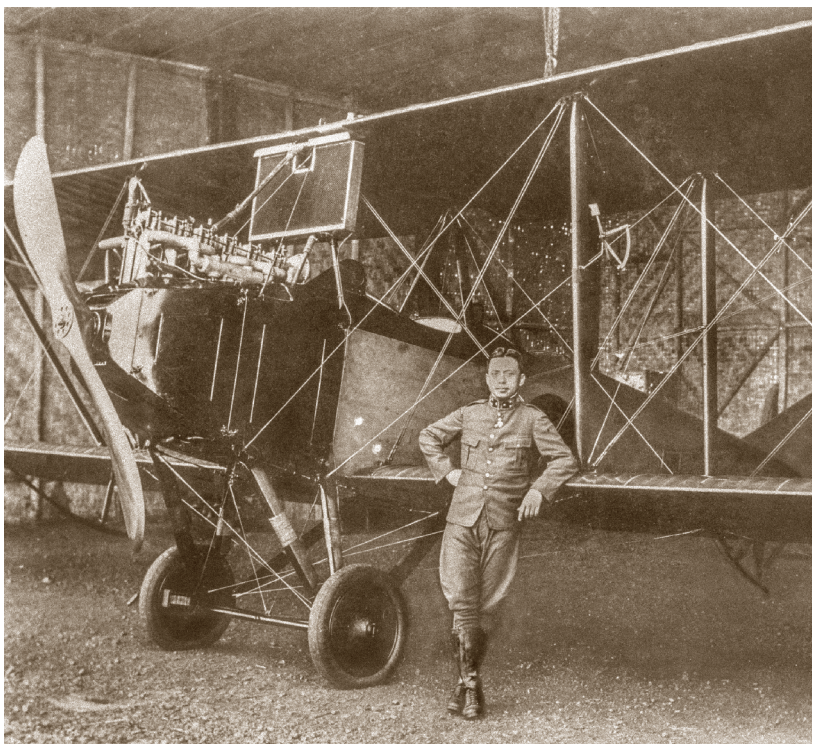
ven. Want diverse personen, vliegtuigen, eenheden, vliegvelden et cetera worden in verschillende lemma's vanuit een andere invalshoek behandeld. Bijna ongemerkt ga je als lezer zelf verbanden leggen en vergroot je intussen je kennis.

De belangrijkste onderwerpen van de afgelopen eeuw zijn evenwichtig verdeeld door de tijd: het pionieren tot en met de Eerste Wereldoorlog, de Fokkers uit het Interbellum, de Tweede Wereldoorlog in Europa en in Azië, de straaljagers uit de Koude Oorlog en het expeditionaire optreden na de val van de Berlijnse Muur. Als lezer raak je ervan doordrongen hoe veelzijdig de militaire luchtvaart is: van weervluchten in IJsland (18 juli 1932) tot de introductie van schietstoelen aan het begin van de Koude Oorlog, van de vermaatschappelijking van de krijgsmacht in de jaren zeventig tot de naoorlogse bergingen van vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog in het IJsselmeer. Het is eigenlijk te veel om op te noemen.

Pak een willekeurige datum als 20 september. Op deze dag zette het veldleger voor het eerst, nota bene van particulieren gehuurde, vliegtuigen in voor verkenningsdoeleinden tijdens legeroefeningen (1911), vond de definitieve sluiting voor de vliegbasis Ypenburg plaats (1991) en won de "luchtmachter" eerste luitenant Mark Huizinga goud op de Olympische Spelen in Sydney (2000). Dat 11 september een traumatische datum is die in 2001 de *War on Terror* inluidde, staat op ieders netvlies. Dat deze datum ook een beladen betekenis heeft voor het Zeeuwse vissersdorp Breskens, waar in 1944 bijna 200 doden vielen bij een geallieerd bombardement, is veel minder doorgedrongen in het collectieve bewustzijn.

Gelukkig is er af en toe ook ruimte gereserveerd voor luchtigere bijdragen. Zo rondde op 8 november 1938 de Commissie voor Luchtvaartterminologie een rapport af waarin ze 250 buitenlandse luchtmachtwoorden van een aanvaardbaar Nederlandstalig alternatief voorzag. *Hélicoptaire* werd hefschroefvliegtuig en "stuurhuis" moest in de plaats komen van cockpit. Nog een vrolijk item betreft de avonturen die de papegaai Polly Grey, de mascotte van 322 (Dutch) Squadron, door de jaren beleefde: van jenever drinken tijdens de Tweede Wereldoorlog (Polly I), tot meevliegen in een F-104 Starfighter (Poly III) of een F-16 (Poly IV). Verder is de grijze roodstaartpapegaai in de jaren zeventig tot tweemaal toe ontvoerd door het rivaliserende 323 Squadron.

In het voorwoord geven Koedijk en Janssen aan dat de gekozen formule overeenkomt met de in 2003 verschenen *Kroniek der Zeemacht*. Hoewel anders van opzet, is de Kroniek van de Koninklijke Luchtmacht tevens een waardige en eigentijdse opvolger van bekende overzichtswerken als *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* uit 1963 van kolonel jhr. Wittert van Hoogland en *Vlucht door de tijd. 75 jaar Nederlandse luchtmacht* uit 1988 van kolonel A.P. de Jong.



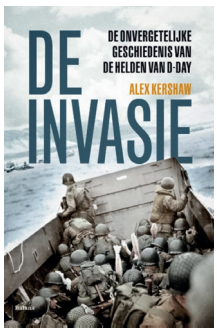
23 juni 1917. Kapitein-vlieger J. Engelbert van Bevervoorde maakte in Nederlands-Indië een bergvlucht. Hij liet daarmee zien dat in de warme tropische lucht geen "gaten" zitten, zoals toen werd aangenomen, die een gevaar vormden voor vliegtuigen.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 48 16-09-19 08:59

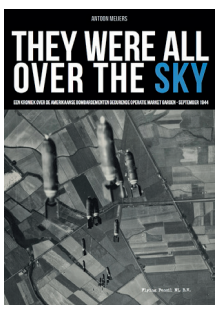
Literatuursignaleringen



Tristan Broos, *Het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger. Geschiedenis uniformering en uitrusting, 1911-1942*
Uitgeverij WalburgPers, verwacht oktober 2019
416 pag.
ISBN 978-94-62494-58-9
€ 59,99



Alex Kershaw, *De invasie. De onvergetelijke geschiedenis van de helden van D-day*
Uitgeverij Balans, mei 2019
352 pag.
ISBN 978-94-63820-29-5
€ 24,99 (e-boek: € 12,99)



Antoon Meijers, *They were all over the sky. Een kroniek over de Amerikaanse bombardementen gedurende Operatie Market Garden – september 1944*
Uitgeverij Flying Pencil NL, september 2019
230 pag.
ISBN 978-90-818702-5-2
€ 34,-



Bouko de Groot, *Nieuwpoort 1600. The first modern battle*
Uitgeverij Osprey Publishing, september 2019
96 pag.
ISBN 978-14-72830-81-4
€ 20,99



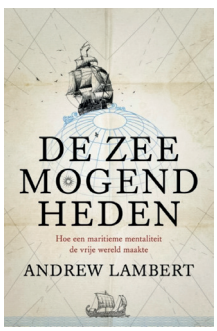
Bert Rietberg, *De Grebbelinie. Een cultuurhistorische gids*
Uitgeverij Matrijs, juli 2019
192 pag.
ISBN 978-90-53455-01-2
€ 17,95



Anne Doedens en Liek Mulder, *Nederlandse Bevrijdingsoorlog. De rafelranden van een grimmige strijd, 1944-1945*
Uitgeverij WalburgPers, verwacht oktober 2019
192 pag.
ISBN 978-94-62494-49-7
€ 19,99



Christ Klep, *Van wereldmacht tot 'braafste jongetje'. Onze militaire identiteit door de eeuwen heen*
Uitgeverij Athenaeum, juni 2019
296 pag.
ISBN 978-90-25310-33-2
€ 20,- (e-boek: € 11,99)



Andrew Lambert, *De Zeemogenheden. Hoe een maritieme mentaliteit de vrije wereld maakte*
Uitgeverij Omniboek, verwacht november 2019
464 pag.
ISBN 978-94-01916-28-8
€ 34,99

033682 Mars et Historia 2019 3.indd 49 16-09-19 08:59

