Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 54 | 2020 | Nr.4



Mars et Historia

Mars et Historia is een veelzijdig militair-historisch tijdschrift waarin naast militair-historisch onderzoek ook miltaria aan bod komt. 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
redactie@marsethistoria.nl of eindredactie@marsethistoria.nl

Redactie
Drs. Liesbeth Brama, hoofdredacteur
Martijn Wink, eindredacteur
Drs. Tristan Broos, beeldredacteur
Drs. Ed Coumans
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, 0548 52 23 42,
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, 076 541 20 54,
w.adriaansen@planet.nl

Sociale media
Mars et Historia | Facebook
@MarsHistoria | Twitter

Inhoud

Van de voorzitter 1
Rolf de Winter

Redactioneel 3
Liesbeth Brama

Heldendood Karel Doorman een mythe 4
drs. R. Enthoven en dr. P.C. Boer

De vestingwerken van Naarden 13
Jeroen van der Werf

Kraagbelegsel kolonel General Staf KNIL veldtenue model1941 21
Marc Lohnstein

Boekbespreking 23
Wiel en rups. Voertuigen van de landmacht 1945-2015

Literatuursignaleringen 25

Verantwoording omslag

Voorkant
De kruiser *De Ruyter*, vlaggenschip van de Combined Striking Force onder bevel van schout-bij-nacht K.W.F.M. Doorman, vuurt over stuurboord terwijl ze is omgeven door waterzuilen van inslaande granaten tijdens de Slag in de Javazee, 27 februari 1942. Aquarel van J.C.A. Siliacus (1995).
Marinemuseum, Den Helder.

Achterkant
Verovering van Naarden en het verdrijven van de Fransen uit Utrecht. Zilveren penning. Voorzijde: man, zon met lelie en Hollandse kaas binnen omschrift: STA SOL. Keerzijde: ruiter te paard met zwaard en schild met drie lelies binnen omschrift.
Rijksmuseum, Amsterdam.

prijs los nr. € 12,50

Van de voorzitter



Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht prins Bernhard bezoekt het militair hospitaal 'Oog in Al' in Utrecht, 7 december 1966
Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)

Door de teststraat

De Covid-19-perikelen duren langer dan ons lief is, dat zult u ongetwijfeld met mij eens zijn. Velen, onder wie ondergetekende, snakken naar een situatie waarin we weer wat 'normaler' met elkaar kunnen omgaan. Maar kennelijk moet de gifbeker eerst helemaal leeg, het zij zo. Zelf bezocht ik – na een forse braakpartij en een slapeloze nacht – de Coronateststraat in mijn woonplaats en was onder de indruk van de professionele en geoliede wijze waarop, exact tot op de afgesproken minuut nauwkeurig, de test werd afgenomen. Na het afnemen van de test (onprettig, maar pijnloos) kreeg ik binnen een etmaal de negatieve uitslag: geen corona. Dan was het waarschijnlijk toch een voedselvergiftiging, waarvan ik inmiddels weer geheel hersteld ben. Verlost van mijn ongewenste status als potentiële *superspreader*, kan ik gelukkig mijn huis weer uit om een broodnodige dagelijkse wandeling te maken. Ik besef terdege dat dit geen vanzelfsprekendheid is. Mijn gedachten gaan uit naar de talloze slachtoffers en nabestaanden die een veel hogere prijs moeten betalen tijdens deze ellendige pandemie.
Door de Coronatoestand zag het bestuur zich te elfder ure genoodzaakt de op 7 november jongstleden geplande Algemene Leden Vergadering (ALV) in Ermelo af te blazen. Het is bij mijn weten voor het eerst in het 54-jarige bestaan van de vereniging dat een ALV geen doorgang kon vinden, maar het bleek onmogelijk de leden op een fysiek veilige wijze bijeen te laten komen. Nood breekt wetten, zelfs bij de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie. Het bestuur zal zich uiteraard beraden over hoe wij deze 'witte plek' in het komende jaar kunnen inkleuren.



Binnenring van Fort Everdingen. Nieuwe Hollandse Waterlinie. NIMH.



Humoristische getekende prentbriefkaart met de tekst 'Oefeningen in groot verband', 1946- 1947.
NIMH.

Camouflage, digitaal en in druk

Over kleuren gesproken, graag herinner ik u aan ons komende lustrumthema camouflage, dat volgend jaar een prominente plaats zal innemen in de verenigingsactiviteiten. Voor het in het Nationaal Militair Museum geplande camouflagesymposium op 9 oktober 2021 zijn inmiddels enkele (nieuwe) toezeggingen binnen van auteurs die een bijdrage over dit breed opgezette thema zullen vervaardigen. Het bestuur hoopt op nog meer inbreng, zodat het symposium en te vervaardigen lustrumboek nog beter uit de (camouflage)verf zullen komen. Ideeën en suggesties kunt u kwijt bij de redactie of via info@marsethistoria.nl. Een goed idee van onze webmaster is het initiatief om in het kader van de lustrumviering een digitaal museum te bouwen rond het thema camouflage. Het uitgangspunt daarbij is om via foto's of een weblink objecten en onderwerpen uit privécollecties (al dan niet vergezeld van een smakelijke anekdote of ontboezeming) samen te brengen op onze website. Lees hiervoor ook de oproep van de hoofdredacteur.



Twee gewonden liggen achterin een Alouette III-heli. Waarschijnlijk betreft het een oefening.
NIMH.

Steengoed initiatief

In samenwerking met het Kenniscentrum Waterlinies ondersteunt de vereniging overigens ook een ander nieuw initiatief: een scriptieprijs voor een onderwerp dat betrekking heeft op de boeiende geschiedenis van de Hollandse Waterlinies. Degene die er, naar het oordeel van een deskundige jury, het best in slaagt een militair-historisch prikkelend betoog over dit onderwerp op papier te zetten, sleept als winnaar of winnares niet alleen een geldprijs van € 250 in de wacht, maar zal het winnende epistel als geïllustreerd artikel gepubliceerd terugzien in een van de komende nummers van *Mars et Historia*. Geïnteresseerden kunnen zich voor alle *ins and outs* wenden tot de volgende website: https://www.kenniscentrumwaterlinies.nl/over-ons/nieuws/70-scriptieprijs-kenniscentrum-waterlinies. Wacht met aanmelden niet te lang want voor 31 maart 2021 moet de deelname zijn bevestigd.
Aan het einde van het jaar plegen we de balans op te maken; voor het voorbije jaar is deze om het eufemistisch uit te drukken niet onverdeeld gunstig. We hebben noodgedwongen veel moeten laten en elkaar minder kunnen ontmoeten. Het mooie van deze tijd is echter, dat er de nodige alternatieve mogelijkheden zijn om toch op de een of andere manier met elkaar in contact te komen. Dat kan op hypermoderne digitale wijze, maar ook op de 'ouderwetse manier' via de telefoon, een brief of een simpel kaartje (voorzien van een feestelijke postzegel). Denkt u de komende maanden eens aan diegenen die het de afgelopen maanden hebben moeten stellen zonder hun gebruikelijke sociale contacten en laat – al is het dan op afstand – iets van u horen. Het betekent vaak meer dan u voor mogelijk houdt. Tot slot wens ik u allen alvast een heel boeiend – en coronavrij – verenigingsjaar toe. Op naar het nieuwe lustrum!

Drs. Rolf de Winter,
Voorzitter

Redactioneel

Voor u ligt alweer de vierde en laatste uitgave van 2020. In deze tijd blikken we terug op een bewogen jaar. Met de intrede van het Coronavirus is onze samenleving het afgelopen jaar even tot stilstand gekomen. We leren met horten en stoten om te gaan met dit virus waarbij nieuwe gedragsregels moeten inslijten. Vakanties gaan helaas niet door of moeten abrupt worden afgebroken. En dan blijkt ons eigen land toch een mooi alternatief te zijn. Zelf ben ik begonnen met het wandelen langs het Waterliniepad. Een wandelroute langs de Stelling van Amsterdam richting Muiden waar de route dan afbuigt langs de zuidelijk gelegen forten in de provincie Utrecht. Afhankelijk van het weer natuurlijk zijn dit prachtige wandeldagen waarbij je langs onbekende plekken in Nederland wandelt. De wandelroute brengt je langs bijna alle forten in ons land die aan het eind van de negentiende eeuw zijn aangelegd als verdedigingslinie tegen een binnenvallende vijand. Sommige zijn opgeknapt en ingericht als museum. En in andere forten, veelal in beheer van natuurorganisaties, huizen weer vleermuizenkolonies die gesloten zijn voor bezoek. Al wandelend ontdek je een indrukwekkend en omvangrijk verdedigingswerk. Dit onderwerp brengt mij tevens tot de artikelen die wij voor u in petto hebben in dit nummer.

Zo heeft Jeroen van der Werf een mooi artikel geschreven over de geschiedenis van de vestingwerken van Naarden beginnend met het rampjaar 1672 tot en met het begin van de twintigste eeuw. Peter Boer en Rob Enthoven hebben een ontnuchterend artikel geschreven over de mythe rondom de dood van schout-bij-nacht Karel Doorman en kapitein-luitenant ter zee Eugène Lacomblé. Lange tijd was het verhaal gangbaar dat beiden in de nacht van 27 op 28 februari 1942 samen met het vlaggenschip *De Ruyter* tijdens de slag om de Javazee ten onder zijn gegaan. Echter, verklaringen van overlevenden getuigen toch van een ander verhaal, namelijk dat Doorman en Lacomblé het schip voor het zinken hebben verlaten en samen op een reddingsvlot zijn gestapt alwaar zij de dood vonden. Een andere geschiedenis dan die de afgelopen jaren altijd is verteld. Leest u het artikel.

Verder heeft de redactie van Marc Lohnstein een artikel ontvangen over het kraagbelegsel van een kolonel van de Generale Staf van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) gedragen op het veldtenue model 1941. Een gedetailleerd beschreven verhaal waar we graag meer van zien in ons verenigingsblad. Voor onze rubriek Boekbesprekingen heeft Henry Klom het boek van Sander Ruys, *Wiel en rups. Voertuigen van de landmacht 1945 – 2015* gerecenseerd. Leest u zijn gedegen verhaal. Tot slot vindt u in de rubriek Literatuursignaleringen weer een selectie van de recent verschenen boeken. Er zit ongetwijfeld een boek bij waar u het jaar goed mee kan afsluiten.



Het Fort bij Abcoude. Onderdeel van de Stelling van Amsterdam.
Foto: Liesbeth Brama

Tot slot wil ik nog uw aandacht vragen voor het bijzondere jaar dat wij tegemoet treden. In 2021 vieren wij als vereniging ons vijfenvijftig jarig bestaan. Een mooie mijlpaal! Zoals u weet organiseert het bestuur op 9 oktober 2021 een symposium met als onderwerp camouflage. Maar op onze website gebeurt in de tussentijd ook van alles. Zo is onze webmaster druk bezig om een digitaal museum in te richten over dit onderwerp. Heeft u een (militaria) voorwerp of object dat een bijzonder verhaal vertelt over camouflage? Deel dit dan met onze webmaster zodat 'ons online verenigingsmuseum' gevuld kan worden met mooie objecten en verhalen.

Ik wens u veel leesplezier en vooral een goed en gezond 2021 toe.

Drs. Liesbeth Brama,
Hoofdredacteur

Erratum

Het artikel van dr. P.C. Boer, 'Britse operaties op Java, de terugkeer van het KNIL en de komst van de KL, oktober 1945 tot juni 1946', verschenen in *Mars et Historia* 2 (2020) behoeft een kleine correctie. Op bladzijde 26, in de tweede kolom, tweede alinea, vierde zin, ...het 178th Field Regiment... moet zijn: ...de 366th Field Battery van het 178th Field Regiment.

Heldendood Karel Doorman een mythe

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

Schout-bij-nacht Karel Doorman was van 2 februari tot zijn vermissing op 28 februari 1942 commandant van de in voormalig Nederlands-Indië gestationeerde geallieerde Combined Striking Force. Er bestaat in Nederland waardering voor het optreden van de Koninklijke Marine in de strijd om Nederlands-Indië in 1941-1942. Dat komt mede door de gedachte dat schout-bij-nacht Doorman en de commandant van de kruiser *De Ruyter* kapitein-luitenant ter zee Eugène Lacomblé bij de Slag in de Javazee op 27-28 februari 1942 met de *De Ruyter* ten onder zouden zijn gegaan. Dit in lijn met een eeuwenoude traditie van de Koninklijke Marine. In 1942 was er nog geen duidelijkheid over hun lot. Alle opvarenden van vlaggenschip *De Ruyter* waren omgekomen of door de Japanners krijgsgevangen genomen.

Het Nederlandse kabinet in Londen besloot om Doorman bij Koninklijk Besluit van 5 juni 1942 postuum de onderscheiding van ridder der 3e klasse der Militaire Willemsorde te verlenen vanwege zijn bekwame en stoutmoedige inzet van het geallieerde eskader op 27 februari 1942.[1] Bij Koninklijk Besluit van 28 mei 1949, werd Lacomblé postuum de onderscheiding van ridder der 4e klasse der Militaire Willemsorde verleend. Als argumentatie wordt daarbij onder andere aangevoerd dat sprake was van: "een bezielend voorbeeld aan de bemanning door haar op te dragen het zinkende schip met de gewonden te verlaten, doch zelf aan boord te blijven, waardoor hij met het schip ten onder is gegaan".[2] In juni 1942 werd nog niet over de doodsoorzaak van Doorman gerept, dat deed de Koninklijke Marine al wel onomwonden in de jaren direct na de Tweede Wereldoorlog. Zo ook in het ontwerpbesluit van de onderscheiding voor Lacomblé.

Over de oorzaak van het overlijden van Doorman en Lacomblé lopen de meningen echter uiteen. De meeste Nederlandse auteurs geven aan dat zij met de kruiser *De Ruyter* ten onder zijn gegaan. Er zijn echter ook bronnen die stellen dat beiden in een reddingsvlotje zijn omgekomen. In dit artikel wordt met name op laatst bedoelde bronnen ingegaan. Het omkomen van overlevenden van de *De Ruyter* in reddingsvlotjes heeft mede te maken met ongeregeldheden op de enige reddingssloep die te water kon worden gelaten nadat de *De Ruyter* in zinkende toestand kwam te verkeren. Die ongeregeldheden worden daarom in dit artikel beknopt beschreven.

Doelstelling is een verklaring te geven voor het verschil van mening over de oorzaak van het overlijden van Doorman en Lacomblé, daarbij ook kijkend naar de eventuele invloed van de Koninklijke Marine op de beeldvorming. Centrale vraag is: wat is de meest aannemelijke verklaring voor het overlijden van beide ridders?



Schout-bij-nacht K.W.F.M. Doorman. Schout-bij-nacht Doorman is hoogstwaarschijnlijk niet met de kruiser de *De Ruyter* ten onder gegaan, maar op een reddingsvlot omgekomen. Mogelijk was dit één van de vlotjes die door de bemanning van de enige sloep met victualiën is losgesneden. Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)

[1] P.G.H Maalderink, *De Militaire Willems-Orde sedert 1940* (Rijswijk, 1982) 201.

[2] Ibidem, 229.

Andere geluiden

In boeken en artikelen wordt door vele Nederlandse auteurs al vanaf de late jaren veertig van de vorige eeuw weergegeven dat Doorman en Lacomblé (waarschijnlijk) met de kruiser *De Ruyter* ten onder zijn gegaan. Dezelfde mening wordt naar voren gebracht in enkele (televisie-)documentaires zoals door Lou de Jong in 1961[3] en nogmaals door De Jong in 1990 in samenwerking met Pier Tania[4]. Dat gebeurde ook op de radio. Voorbeeld is Henk Hovinga in 1995 in 'De ondergang van Nederlands Indië deel 4 De slag in de Javazee'.[5] Tot op de dag van vandaag wordt deze mening herhaald.
Af en toe verschijnen er berichten dat Doorman en Lacomblé niet aan boord van de kruiser *De Ruyter* zijn gebleven, maar op een vlotje zijn gezien. Ook dat er zich ongeregeldheden hebben voor gedaan aan boord van de reddingssloep. De vlotjes bestonden uit een rechthoekige rand van kurk waarin een net met onderin een houten rooster als bodem om op te staan. In zo'n eiernetje was plaats voor zeven tot negen personen, die tot hun schouders of verder in het water stonden. De vlotten hingen overal aan de reling van het dek maar waren ook bevestigd aan de hogere bordessen van bijvoorbeeld de commandotoren.
In februari 1982 verklaart de toenmalige schrijversmaat W. van Zijl in een artikel in de *Leeuwarder Courant* dat hij Doorman van boord zag gaan. "Doorman is met een reddingsvlotje van boord gegaan. Ik heb zelf naast hem in het water gelegen. Ik zal daar een kwartiertje in het water hebben gelegen, toen ik zag hoe Doorman, Lacomblé en nog twee officieren met zijn vieren een reddingsvlotje te water lieten, net zo'n eiernetje als wij hadden en van boord gingen. Het was nacht, maar ik kon het goed zien want het was licht door de maan en door het schip dat in de fik stond."[6] Ter toelichting zij hier opgemerkt dat het bijna volle maan was en een heldere tropische nacht.
Het hoofd van de afdeling Maritieme Historie van de marinestaf, kapitein-luitenant ter zee b.d. F.C. van Oosten, stelde dat er ook getuigen zijn geweest volgens wie Doorman wel aan boord is gebleven. Dat lag volgens hem ook meer in de aard van Doorman.[7] Diezelfde maand nog herhaalt Van Zijl zijn verklaring in het *Leids Dagblad*. Bovendien geeft hij aan gezien te hebben dat op de enige sloep een Amerikaanse marineman er uit werd gegooid om aan de andere kant een Nederlander binnen boord te hijsen.[8] Kapitein-ter-zee b.d. J.S. Snellen van Vollenhoven reageert verontwaardigd. Hij spreekt van een oncontroleerbare bewering die op gezichtsbedrog moet berusten. Hij acht de uitlatingen van Van Zijl onbetamelijk, omdat er daarmee twijfel over de houding van Doorman wordt gezaaid. Hij acht het ook onwaardig dat het *Leids Dagblad* dit in zijn ogen negatief-suggestieve artikel afdrukt op de vooravond van de dag waarop de herdenking van de Slag in de Javazee plaatsvindt.[9]

Ook in 1982 verklaart de toenmalige marinier 1e klas J.A.W. Huggers dat er zich na het verlaten van de *De Ruyter* ernstige ongeregeldheden hebben voor gedaan. Hij wijst er op dat er 25 vlotjes met lijnen aan elkaar en middels een vanglijn met de sloep van de kruiser *De Ruyter* verbonden waren. De lijn met het eerste vlotje is volgens Huggers op een gegeven moment vanuit de sloep doorgesneden.[10]



Kapitein-luitenant-ter-zee van de speciale diensten F. C. van Oosten, hoofd maritieme historie 1972-1984. Wist dat er zich bij het zinken van de kruiser *De Ruyter* ernstige ongeregeldheden hebben voor gedaan maar stelde in de pers dat hij daar nog nooit van gehoord had. Stelde ook geen waarde te hechten aan de verklaring van schrijversmaat W. van Zijl opvarende van de De Ruyter die schout-bij-nacht Doorman op een vlotje had gezien.
NIMH.

[3] <https://www.anderetijden.nl/artikel3589/De-Bezetting-van-Loe-de-Jong> 23-05-2019.
[4] <https://tvenradiodp.nl/24503/debezetting.vntml > 06-05-2019.
[5] <https://www.youtube.comwatch?v=ct6sepjoxqu.> 06-05-2019.
[6] 'Willem van Zijl zag schout-bij-nacht met vlot van boord gaan', *Leeuwarder Courant* (5 februari 1982).
[7] 'Het lag niet in Doormans aard', *Leeuwarder Courant* (5 februari 1982).
[8] C. Evers, 'Doorman ging niet met het schip ten onder', *Leids Dagblad* (26 februari 1982).
[9] J.S. Snellen van Vollenhoven kapitein-ter-zee b.d., 'Lezers Schrijven. De Ruyter', *Leids Dagblad* (4 maart 1982).
[10] 'Brabander overleefde de slag: "We hebben gejankt als kinderen", *Nieuwsblad van het Zuiden* (27 februari 1982).

"In Den Haag schudt kapitein-luitenant ter zee b.d. F.C. van Oosten verbijsterd het hoofd."[11] Hij acht de beschuldiging van Huggers dat iemand aan boord van de sloep de lijn met de vlotjes heeft doorgesneden ernstig. Hij stelt dat het de eerste keer is dat hij er van hoort en in de officiële rapportages zou er volgens hem met geen woord over zijn gerept.[12] Een serieuze reactie van de zijde van de Koninklijke Marine aan de hand van documenten blijft echter uit.

In 1995 verschijnt de documentaire 'De slag in de Javazee' geregisseerd door Niek Koppen. Koppen heeft meer dan 80 Nederlanders geïnterviewd, op enkelen na opvarenden van de Nederlandse schepen die betrokken waren bij de Slag in de Javazee.[13] In de documentaire verklaart Van Zijl nogmaals dat hij heeft gezien dat Doorman en Lacomblé in een vlotje gingen.[14] Ook herhaalt hij gezien te hebben dat toenmalig korporaal H. Springer aan boord van de sloep gehesen werd en aan de andere kant een Engelse (eerder sprak hij van een Amerikaanse) verbindingsman buitenboord werd gegooid. In de documentaire wordt door een ander bemanningslid van de *De Ruyter* verklaard dat iemand in de sloep order heeft gegeven de vlotten los te snijden.[15] De documentaire heeft tot enige reacties in de pers geleid.[16] Ook ditmaal volgt er geen serieuze reactie van de zijde van de Koninklijke Marine.

In 1999 nemen H.J. Legemaate, A.J.J. Mulder en M.G.J. van Zeeland deze andere geluiden deels over in hun boek *Hr. Ms. kruiser 'DE RUYTER' 1933-1942* met de vermelding dat er verschillende officiële verklaringen zijn van onder andere de toenmalige luitenant-ter-zee 2e klas KMR J. Bennink. Hieruit blijkt dat Doorman en zijn staf in een reddingsvlot zijn gezien. Ook stellen zij dat Japanse marineofficieren Nederlandse overlevenden hebben verteld dat Doorman dood in een reddingsvlot is aangetroffen.[17] Dit laatste wordt echter door geen enkele Japanse bron bevestigd.[18] De overlevenden uit de zeven vlotjes die door een Japanse torpedobootjager werden opgepikt, hoorden in de dagen daarna van hun redders alleen dat er uitsluitend doden langs dreven.[19] Legemaate, Mulder en Van Zeeland gaan ook in op verschillende verklaringen en verslagen waaruit blijkt dat er ongeregeldheden hebben plaats gevonden. Zo citeren zij uit een bijdrage van de toenmalige korporaal J. Hoogenboom het volgende: "... we besloten bij de sloep in de buurt te blijven en maakten ons met nog meer vlotjes aan de sloep vast... De kans op redding steeg hierdoor aanmerkelijk mijns inziens. In de sloep werd geroeid en ook op de vlotjes werd hard gepeddeld. Maar zoals te begrijpen is kwamen we slechts langzaam vooruit. Dit vond de commandant van de sloep of iemand anders blijkbaar ook want tot overmaat van ramp en tot ons aller ergernis werd het touw waarmee we aan de sloep verbonden waren losgemaakt...".[20] Aangegeven wordt ook dat drenkelingen met bedreigingen en geweld uit de sloep zijn geweerd.[21]

De gegevens beschikbaar bij de marinestaf - overlijden Doorman en Lacomblé

Op 9 november 1945 werd de Commissie van Onderzoek Gedragingen marinepersoneel (COG) ingesteld. De COG kende een groot aantal subcommissies.[22] Het archief van de COG is op 29 januari 2003 door het ministerie van Defensie overgedragen aan het Nationaal Archief.[23] Tot die tijd lag het archief lange tijd bij het Instituut Maritieme Historie en zijn rechtsvoorgangers. De COG verhoorde het marinepersoneel terugkerend uit krijgsgevangenschap en legde de resultaten neer in processen-verbaal. De COG was breed samengesteld, niet alleen marineofficieren maar ook lager per-

[11] Ibid.

[12] Ibid.

[13] NIMH, 059 collectie Van der Kop, Verslag van onderzoek Niek Koppen.

[14] Koppen, N. (regie) Documentaire 'De slag in de Javazee' 1995, (DvD) productie: www.nautiek.nl in samenwerking met het Nederlandse Filmarchief.

[15] Ibid.

[16] <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/loyaal-in-de-javazee-dat blijft-de-vraag~b2697878> 08-05-2019; <https://www.nrc/nieuws/1995/12/13/spectaculair-epos-over-verloren-slag-in-de-javazee-7291850-a241295> 06-05-2019; < https:/www.trouw.nl/home/de-slag-in-de javazee~a7cb5872/.> 06-05-2019.

[17] H.J. Legemaate, A.J.J. Mulder en M.G.J. van Zeeland, *Hr. Ms. kruiser 'De Ruyter' 1933 1942* (Purmerend, 1999)135.

[18] Reactie van dr. Takeshi Hara (toenmalig hoofd Military History Office, Tokyo), juli 1990.

[19] Interview J.A.W. Huggers in 'Brabander overleefde de slag: "We hebben gejankt als kinderen"', *Nieuwsblad van het Zuiden* (27 februari 1982).

[20] Legemaate et al, *De Ruyter*, 129.

[21] Ibid, 134.

[22] Nationaal Archief 2.12.51., Commissie Onderzoek Gedragingen Marine personeel Nederlands-Indië tijdens de WO2, 1945-1949 (1954), beschrijving van het archief.

[23] Ministerie van Defensie, verklaring van overbrenging, als bedoeld in artikel 9, lid 3, van het Archiefbesluit 1995, 29 januari 2003.



Hr.Ms. *De Ruyter* passeert drenkelingen van Hr.Ms. *Kortenaer* tijdens de Slag in de Javazee. Foto van waterverf schilderij door Jan H. Hoowij.
NIMH.

soneel en telde daarmee honderden personen. Hierbij waren ook de latere vlagofficieren C.J.G. de Booy, C.H.E. Brainich von Brainich Felth, jhr. H.A. van Foreest, jhr. W.C.M. de Jonge van Ellemeet en H.C.W. Moorman. Door de COG werden rapporten verzonden aan: de minister van Oorlog, de minister van Marine, BDZ, CMS, vlagofficier personeel, CZM Nederland, hoofd Inlichtingen Dienst, hoofd Bureau Onderscheidingen, President Krijgsraad, President Hoog Militair Gerechtshof, hoofd Bureau Personeel, vice-admiraal P. Koenraad en vice-admiraal G.W. Stöve.[24] De bevindingen van de COG waren dus breed bekend binnen de Koninklijke Marine. Er zijn geen verklaringen die expliciet aantonen dat schout-bij-nacht Doorman en kapitein-luitenant ter zee Lacomblé met de *De Ruyter* ten onder zijn gegaan. Wel verklaart de toenmalige matroos 2e klas G.L. van Ooy het volgende: "Ik zat in het vlotje. [...] Later zag ik den Commandant, den Schout bij Nacht, den Eersten officier, en den Off van adm 1e klasse in een vlotje. We gingen uit elkaar en ik zag niets meer van hen." Over deze verklaring werd intern de Koninklijke Marine gerapporteerd.[25] Verder verklaart officier MSD 2e klas N.G.J.W. van Marle vernomen te hebben dat Doorman en Lacomblé samen in een vlotje zijn gezien.[26]

Het hoofd van de Historische Sectie van de marinestaf, vice-admiraal b.d. Stöve, heeft op 24 oktober 1949 een gesprek gehad met luitenant-ter-zee 1e klas KMR J. Bennink, die zich destijds (gewond) in de reddingsboot bevond. Bennink verklaarde onder meer het volgende: "De Schout bij Nacht was rustig, maar uiterst terneergeslagen. Naderhand is hij tezamen met zijn Chef-Staf en de Commandant van 'De Ruyter' op een vlot gezien."[27] Hieruit zou mogen worden opgemaakt dat ook kapitein-luitenant-ter-zee J.A. de Gelder zich op het vlot bevond. Bennink heeft dit zeer waarschijnlijk in krijgsgevangenschap gehoord van Van Ooy en toenmalig korporaal der mariniers W.J. Rozier (zie hierna). Zowel Rozier als Van Ooy bevonden zich in een reddingsvlotje en werden door een Japanse torpedobootjager gered.

Luitenant-ter-zee 1e klas C.J.M. Kretschmer de Wilde stuurde in 1950 Stöve, in diens opdracht, een afschrift toe van de door hem gedurende Japanse krijgsgevangenschap bijeengebrachte ooggetuige verhalen. In die bundel is een vrijwel identieke verklaring van Bennink opgenomen.[28]

Niet duidelijk is of bij de Koninklijke Marine het verslag van de toenmalige korporaal-monteur J. Hoogenboom bekend was. Dit werd gebruikt door K.W.L. Bezemer auteur van het boek *Zij vochten op de zeven zeeën, verrichtingen en avonturen der Koninklijke Marine in de*

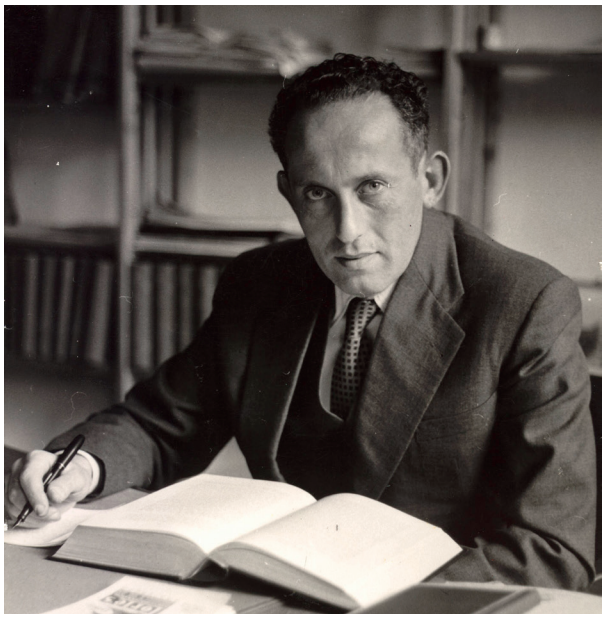
[24] Nationaal Archief 2.12.51., Commissie Onderzoek Gedragingen Marine personeel Nederlands-Indië tijdens de WO2, 1945-1949 (1954), diverse invoegnummers.

[25] Nationaal Archief, 2.12.51 Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië WO2, 1945-1949 (1954), map 46, verklaring matroos 2e klas G.L. van Ooy, 18 juni 1946. In de kantlijn van de verklaring zijn door derden de volgende aantekeningen gemaakt: "Na gereedkomen aan ltz Wouters attentie: gegevens SBN Doorman melden, inl Pers en Inl. Staf" en "is geschied".

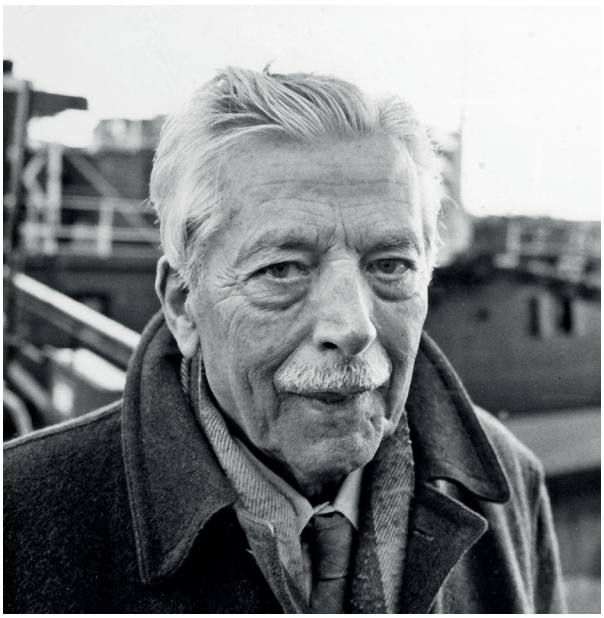
[26] Ibid; verklaring Officier MSD 2e klas N.G.J.W. van Marle, 12 februari 1946.

[27] NIMH 001 collectie Marine Tweede Wereldoorlog, Bc-9/41, Enkele korte aantekeningen betreffende het onderhoud van Hoofd Historische Sectie met Luitenant-ter-zee der 1e klasse KMR J. Bennink op 24 oktober 1949 onder meer over de verrichtingen van Hr. Ms. 'De Ruyter'.

[28] NIMH 001 collectie Marine Tweede Wereldoorlog, doos 38, Bc-10a, Brief C.J.M. Kretschmer de Wilde aan het hoofd der Historische Sectie van de Marinestaf, 21 januari 1950; Nationaal archief, 2.12.51 Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië WO2, 1945-1949 (1954), inventarisnummer 46, verklaring W. Rozier, 10 mei 1946 (Rozier vermeldde zijn waarnemingen bij de COG niet).



Professor dr. L. de Jong directeur van het NIOD. Is door Van Dulm opzettelijk fout voorgelicht over de dood van schout-bij-nacht Doorman.
NIOD.



K.W.L. Bezemer. Oud-hoofd van de marine voorlichtingsdienst en in opdracht van de Koninklijke Marine auteur van het boek *Zij vochten op de zeven zeeën.* Was van mening dat Doorman hoogstwaarschijnlijk op een reddingsvlot is omgekomen. Kende en beschreef ook de ongeregeldheden bij het zinken van de kruiser *De Ruyter*.
NIMH.

Tweede Wereldoorlog.[29] Hoogenboom zag Lacomblé in een vlotje stappen en als laatste de *De Ruyter* verlaten.[30] In de periode 1962-1963 heeft er verder correspondentie plaatsgevonden tussen Lou de Jong, kapitein-ter-zee b.d. A.G. Vromans (werkzaam voor het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie) en commandeur b.d. J.F. van Dulm (destijds hoofd bureau Maritieme Historie) met betrekking tot een brief van W. van Zijl aan De Jong. Daarin stelt Van Zijl, naar aanleiding van een televisie-uitzending over de Japanse bezetting van Nederlands-Indië op 9 maart 1962, dat schout-bij-nacht Doorman, noch kapitein-luitenant ter zee Lacomblé op de *De Ruyter* ten onder zijn gegaan maar dat zij zich in een reddingsvlotje bevonden en daarin later zijn verdronken.[31] De Jong antwoordt dat hij door de beste deskundigen op het gebied van de maritieme geschiedenis anders is voorgelicht, vraagt Van Zijl om nadere informatie en geeft aan die informatie ter beschikking te zullen stellen van het bureau Maritieme Historie van de marinestaf.[32]

Van Zijl geeft als nadere toelichting dat hij zag dat de eskadercommandant, de commandant en de chef-staf zich in een vlotje begaven en later meer naar zijn vlotje toedreven.[33] De Jong stuurt deze informatie door aan Vromans en Bezemer en vraagt Bezemer hierover contact op te nemen met Van Dulm.[34] De Jong krijgt geen snel antwoord van Bezemer en begin 1963 vraagt hij Bezemer of hij hem nader kan informeren.[35] Bezemer antwoordt dat het bureau Maritieme Historie van de marinestaf hem meer dan een halfjaar geleden had medegedeeld dat zij het grondig zouden onderzoeken. Nu moest hij tot zijn verbazing constateren dat daar

[29] K.W.L. Bezemer, *Zij vochten op de zeven zeeën, verrichtingen en avonturen der Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog'* (Zeist, 1954) 362.
[30] Bezemer, *Zeven zeeën*, 362; Nationaal Archief, 2.12.51 Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië WO2, 1945-1949 (1954), inventarisnummer 46, verklaring J. Hoogenboom, 1946 (Hoogenboom vermeldde zijn waarnemingen bij de COG niet).
[31] NIOD, archief 400, inventarisnummer 224, Brief van W. van Zijl aan L. de Jong, 11 maart 1962.
[32] NIOD, archief 400, inventarisnummer 224, Brief van L. de Jong aan W. van Zijl, 15 maart 1962.
[33] Ibid, Brief van W. van Zijl aan L. de Jong, 10 april 1962.
[34] NIOD, archief 700 secretariaatsarchief, doos 1966 tv-uitzending 'De bezetting', aflevering VIII, brief L. de Jong aan Bezemer, 15 mei 1962.
[35] Ibid, Brief L. de Jong aan K.W.L. Bezemer, 8 februari 1963.

nog niets aan gedaan was. Hij geeft aan zelf met Van Zijl te gaan praten en De Jong daarover te informeren.[36] Kort daarna laat Bezemer De Jong weten dat hij Van Zijl gesproken heeft en dat Van Zijl al in 1946 een verslag heeft gemaakt van de gebeurtenissen rond de ondergang van de *De Ruyter*. Volgens Van Zijl was het helder weer en kon hij Doorman en Lacomblé, die tussen de 50 en 100 meter van zijn vlotje verwijderd waren, goed herkennen. Bezemer helt dan ook sterk over naar de mening dat Doorman inderdaad van boord is gegaan. Bezemer merkt daarbij op dat hijzelf in zijn boek ook al heeft vermeld dat een monteur (Hoogenboom) verklaarde dat hij de commandant van de *De Ruyter* (Lacomblé) als laatste het schip heeft zien verlaten. Ook stelt Bezemer dat: "Niet vergeten moet worden dat de 'De Ruyter' nog een paar uur drijvende is gebleven. Wanneer het vlaggenschip vrijwel direct was gezonken, zoals met de 'Java' het geval was, was het ook begrijpelijker geweest dat de commandant en Doorman niet direct pogingen gedaan zouden hebben zichzelf in veiligheid te brengen maar op het schip waren gebleven. Juist nu dit echter bleef drijven, kan men zich voorstellen dat zij tenslotte toch maar besloten van boord te gaan."[37]

Ook Vromans is nu de mening toe gedaan dat Doorman op een vlotje is gestorven.[38] Hij wijst er verder op dat het hoofd van de Indische collectie van het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie mevrouw A.H. Joustra, van commandeur J.A. Bientjes gehoord heeft dat ook hij Doorman en Lacomblé samen op een vlotje heeft gezien. Vromans vraagt dit na bij Bientjes die inderdaad bevestigt dat hij (Bientjes zat ook in een vlotje) Doorman en Lacomblé samen in een ander vlotje heeft gezien. Hij heeft beiden na zijn redding door de Japanners op 28 februari niet meer gezien. Vromans merkt verder op niets meer van het bureau Maritieme Historie over deze kwestie vernomen te hebben, maar onderhands wel gehoord te hebben dat het bureau maar liever niet te diep op deze kwestie wilde ingaan.[39] Tenslotte komt er toch nog een brief van Van Dulm gericht aan Vromans over deze kwestie. Hij stelt dat aan verklaringen die circa twintig jaar na de Slag in de Javazee gegeven worden niet veel waarde gehecht moet worden. Hij merkt daarbij op dat hij de processen-verbaal van de COG nog eens heeft doorgenomen en dat Van Zijl daarbij geen gewag heeft gemaakt van het verlaten van het schip door Doorman. (Vermoedelijk deden loyale militairen van de Koninklijke Marine dat wel vaker niet, wetend dat de Koninklijke Marine al tijdens de oorlog als officieel standpunt had uitgedragen dat Doorman en Lacomblé met de *De Ruyter* ten onder waren gegaan). Hij stelt (ten onrechte) dat: "Bij geen der verklaringen van de overige overlevenden van Hr. Ms. 'De Ruijter' [...] gewag [werd] gemaakt van het zien van het van boord gaan van beide officieren, dus van een feit dat m.i. zeer veel indruk op de bemanning gemaakt zou hebben."[40]



Kapitein-ter-zee b.d. A. G. Vromans, adviseur van professor L. de Jong van het NIOD.
Had onderhands gehoord dat het bureau maritieme historie liever geen onderzoek deed naar de dood van Doorman. Was ook van mening dat Doorman waarschijnlijk op een vlotje was omgekomen, maar wisselde van mening na een brief van het hoofd maritieme historie.
NIMH.

[36] Ibid, Brief K.W.L. Bezemer aan L. De Jong, 19 februari 1963.

[37] NIOD, Fiches De Jong, afschrift brief van K.W.L. Bezemer aan De Jong, 15 maart 1963. Het verslag van Van Zijl uit 1946 is niet bewaard gebleven. Van Zijl reconstrueerde het verslag op verzoek van De Jong (datum 10 april 1962).

[38] NIOD, archief 700 secretariaatsarchief, doos 1966 TV-uitzending De bezetting aflevering VIII, brief met notitie A.G. Vromans aan L. de Jong, 15 maart 1963.

[39] NIOD, Indische collectie 149-152, Correspondentie van A.G. Vromans, 1954-1974, notitie A.G. Vromans voor L. de Jong, 22 maart 1963 en brief De Jong aan K.W.L. Bezemer, 24 april 1963.

[40] NIOD, Fiches De Jong, afschrift brief commandeur b.d. J.F. van Dulm, hoofd Bureau Maritieme Historie van de marinestaf, aan kapitein-ter-zee b.d. A.G. Vromans, 27 juni 1963.



Commandeur b.d. J.F. van Dulm, hoofd maritieme historie 1962-1972. Kende de verschillende verklaringen dat schout-bij-nacht Doorman niet aan boord van de kruiser *De Ruyter* is gebleven maar op een reddingsvlot is gezien. In een brief aan het NIOD ontkende hij dat echter glashard.
NIMH.

Het lijkt echter zo goed als uitgesloten dat Van Dulm de breed verspreide COG-verklaringen van Van Ooy en Van Marle, het gespreksverslag van vice-admiraal Stöve met Bennink en ook het verslag van Bennink in de bundel van Kretschmer de Wilde over het hoofd zou hebben gezien. Verder moet hij de uitlatingen van Hoogenboom weergegeven door Bezemer in zijn boek uit 1954 hebben gekend.
Naar aanleiding van de brief van Van Dulm deelt Vromans De Jong ditmaal mee het eens te zijn met Van Dulm dat alles er op wijst dat Doorman en Lacomblé niet op een vlotje zijn gestapt. Hij geeft daarbij wel toe zich er van bewust te zijn dat Van Dulm en hij het op prijs stellen te constateren dat beide officieren de traditionele roemvolle dood vonden.[41] Op basis van die informatie blijft ook De Jong van mening dat Doorman waarschijnlijk aan boord van de *De Ruyter* gestorven is.

Ongeregeldheden aan boord van de sloep

Bij het zinken van de kruiser *De Ruyter* konden bijna alle sloepen door het uitvallen van de elektriciteit niet gebruikt worden. De enige sloep die nog wel gestreken kon worden, was de zogenaamde B2-sloep aan bakboord. Daarnaast was er een redelijk groot aantal vlotten die overboord werden gegooid. De sloep was voorzien van proviand en drinkwater.[42] In de sloep bevonden zich uiteindelijk ongeveer 70 bemanningsleden, deels gewonden onder wie de luitenant-ter-zee 2e klas KMR J. Bennink. Aan boord waren ook bootsman A. Davidse en kwartiermeester P.A. Reijers.[43] Uit verschillende voor de COG in de periode 1945-1947 afgelegde verklaringen blijkt dat drenkelingen die zich nog in het water bevonden en trachtten aan boord te komen, van de sloep werden af geduwd[44] of met geweld, klappen met de bootsmanhaak[45] of een roeispaan[46], daarvan werden weerhouden. Ook wordt verklaard dat om plaats te maken voor korporaal H. Springer, die aan boord van de sloep werd gelaten, een ander persoon uit de sloep werd gegooid.[47] Bennink ontkende dat.[48]
Ongeveer 25 (aan elkaar gebonden) vlotjes, waaronder wellicht dat van Doorman, zijn middels een lijn door de sloep op sleeptouw genomen. Ondanks dat vanuit de vlotjes werd mee gepeddeld, kwam de sloep met de vlotjes maar langzaam vooruit. Na korte tijd slepen, werd vanuit de sloep de vanglijn die het voorste vlotje met de sloep verbond, los gemaakt.[49] Duidelijk is dat het losmaken geschiedde door kwartiermees-

[41] NIOD, archief 700 secretariaatsarchief, doos 1966 TV-uitzending De bezetting aflevering VIII, brief van Vromans aan L. de Jong, 7 augustus 1963.

[42] Legemaate et al, *De Ruyter*, 128; Nationaal Archief, 2.12.51 Inventaris van het archief van de Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië WO2, 1945-1949 (1954), invoegnummer 84, verklaring sergeant-hofmeester W.G.C. van Grunderbeek, 24 februari 1946.

[43] Nationaal Archief, 2.12.51 Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië WO2, 1945-1949 (1954), inventarisnummer 46, verklaringen van: sergeant schrijver H.J. Kroeders, 4 februari 1946; majoor ziekenverpleger A.J. Kleinjan, 24 januari 1946; schrijversmaat W. van Zijl, 18 januari 1946 en kwartiermeester P. Reijers, 19 augustus 1946.

[44] Nationaal Archief, 2.12.51 Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië WO2, 1945-1949 (1954), inventarisnummer 46, verklaring militie matr. A. van Angelbeek, 30 november 1945.

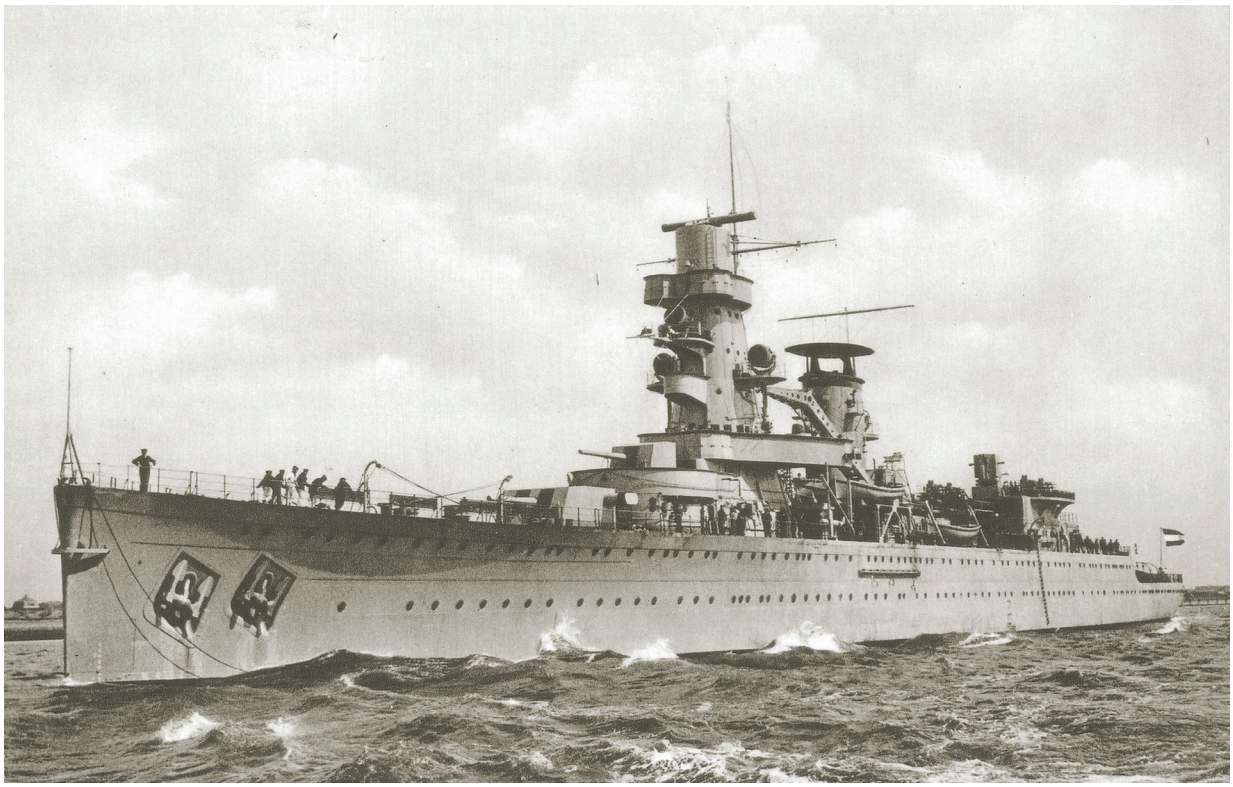
[45] Ibid, verklaring matroos 2e klas H.J. Bruijn, 14 maart 1946.

[46] Ibid, verklaring konstabel maat H.J. Stroeve, 15 juli 1946.

[47] Ibid, brief van voorzitter COG aan J. Bennink, mei 1946.

[48] Ibid, brief van J. Bennink aan de voorzitter Commissie voor Onderzoek Gedragingen marine personeel Batavia, mei 1946.

[49] Ibid, verklaring A. van Angelbeek, 30 november 1945; verklaring W. van Zijl, 18 januari 1946; opgetekend verslag gesprek met Bennink en brief van voorzitter COG aan Bennink, mei 1946; Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië WO2, 1945-1949 (1954), invoegnummer 84, verklaring sergeant-hofmeester W.G.C. van Grunderbeek, 24 februari 1946.



De lichte kruiser de *De Ruyter*, vlaggenschip van schout-bij-nacht Doorman, zonk als gevolg van een torpedotreffer tijdens de Slag in de Javazee.
NIMH.

ter Reijers.[50] Niet duidelijk is echter wie Reijers daartoe opdracht heeft gegeven. Slechts enkele ondervraagden spreken zich duidelijk uit. Van Ooy stelt dat hij heeft gehoord dat bootsman A. Davidse kwartiermeester Reijers order heeft gegeven de vlotjes los te gooien.[51] Volgens korporaal J.L. van Ham die zich ook op de sloep bevond, heeft Bennink de opdracht gegeven. Op zijn verklaring is echter door een derde, vermoedelijk één der verbalisanten met potlood de aantekening gemaakt ' "neen bootsman Davidse " '.[52] Volgens Reijers heeft Bennink hem die opdracht gegeven. "Ik heb nog gezegd, dat is moord mijnheer maar ltz Bennink zeide: 'wij kunnen niets anders'. Hij gaf nogmaals order om los te gooien en ik heb deze order toen onmiddellijk opgevolgd."[53] Bennink ontkende dat. In een brief aan de voorzitter van de COG Batavia stelt hij dat hij op een gegeven moment bemerkte dat de sloep meer vaart liep en het hem bleek dat Davidse opdracht had gegeven voor het los snijden van de sleep. Hij wilde de vlotten echter niet meer aanhaken maar naar de kust van Java varen, naar zijn zeggen om hulp te halen. Op dat moment waren de vlotten nog binnen gehoorsafstand. Dat blijkt uit het feit dat Bennink Davidse opdracht heeft gegeven de mensen op de vlotten toe te roepen bij elkaar te blijven en dat de sloep hulp zou halen.[54] Overigens was de conditie van Bennink, hij was bewusteloos uit een brand aan boord van de *De Ruyter* gered, door brandwonden en het inademen van rook

[50] Nationaal Archief, 2.12.51 Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië WO2, 1945-1949 (1954), inventarisnummer 46, verklaringen van: schrijversmaat W. van Zijl, 18 januari 1946; matroos 2e klasse G.L. van Ooy, 18 juni 1946; kwartiermeester P. Reijers, 19 augustus 1946 en konstabel maat H.J. Stroeve, 15 juli 1946.

[51] Ibid, verklaring matroos 2e klasse G.L. van Ooy, 18 juni 1946.

[52] Ibid, verklaring korporaal J.L. van Ham, 8 juli 1946.

[53] Ibid, verklaring kwartiermeester P. Reijers, 19 augustus 1946.

[54] Ibid, brief van J. Bennink aan de voorzitter der Commissie voor Onderzoek Gedragingen marine personeel Batavia, mei 1946. Davidse kwam om in een krijgsgevangenkamp in Thailand.

niet goed, hetgeen zijn leidinggevende capaciteiten niet ten goede zal zijn gekomen.[55]
Uit de eerder genoemde brief van Bennink aan de voorzitter van de COG Batavia blijkt verder dat er op de sloep sprake was van een situatie dichtbij een muiterij. "De stemming onder de bemanning in de sloep was zeer nerveus, niemand wilde naar orders luisteren. Zelfs werd er uit hun midden geroepen: 'Ik heb niets met een reservist te maken!'"[56] Dit wordt bevestigd door meerdere opvarenden van de sloep, onder andere stoker 1e klas R.C. van Denderen[57] en marinier 1e klas C. v.d. Kroon.[58] Sergeant-hofmeester W.G.C. van Grunderbeek verklaart dat er een kankerstemming aan boord van de sloep heerste. "De Ind. Serg. .... vond het niet nodig dat hij mee roeide, dit moeten de blanda's maar doen....".[59]
Het lijkt waarschijnlijk dat de overlevingskansen van de mensen in de vlotjes zijn afgenomen door het wegvaren van de sloep. De overlevenden in de zeven vlotjes die bij elkaar bleven (42 man in totaal) werden omstreeks middernacht van 28 februari op 1 maart door een Japanse torpedobootjager gered. Zoals hiervoor al aangegeven vonden de Japanners in de dagen daarop alleen nog maar langs drijvende overledenen.

De waarde van de COG-verslagen

Uit de interviews van Niek Koppen blijkt dat er een vrij algemene weerstand was tegen de verschillende COG-commissies. Volgens overlevenden die Koppen heeft gesproken, werden veel mensen niet verhoord, wilde men van sommigen niet alles horen en is hem verteld dat mensen werden gevraagd kant-en-klare verklaringen te ondertekenen, die niet door henzelf waren afgelegd. Bij weigering zou zelfs met represailles zijn gedreigd.[60] Dit zou inhoudelijke discrepanties kunnen verklaren tussen de COG-verklaringen en latere verklaringen of opgestelde verslagen. Die discrepanties alsook de herinneringen aan de wijze waarop de COG-interviews verliepen, zijn echter ook te verklaren door zaken als het verstrijken van de tijd en beïnvloeding door anderen. De militairen van de Koninklijke Marine waren overwegend zeer loyaal en wilden de Koninklijke Marine niet afvallen. Al tijdens de oorlogsdagen was onder krijgsgevangenen het bericht verspreid dat Doorman en Lacomblé met de *De Ruyter* ten onder waren gegaan. Van de in de periode 1945-1947 door de COG ondervraagde militairen van de Koninklijke Marine wilde een aantal ongetwijfeld niet tegen een officiële lijn ingaan ook al wist men dat het met de dood van Doorman en Lacomblé anders zat. Niet alleen Van Zijl heeft zijn mond gehouden, dat deden ook Bientjes, Hoogenboom en Rozier en mogelijk nog anderen. Het geheugen van personen die worden geïnterviewd over een bepaalde gebeurtenis kan door later opgedane ervaringen en indrukken worden beïnvloed. Hierdoor kunnen onder andere prestaties worden aangedikt, van meer details worden voorzien, onwelgevallige zaken worden weggelaten, lacunes worden opgevuld met aannames en gebeurtenissen in een andere tijdsvolgorde worden geplaatst. Soms wil men ook schoon schip maken. Ook Van Zijl heeft in 1962 mogelijk wat details toegevoegd en wellicht zaken in een andere tijdsvolgorde geplaatst. De kern van zijn verslag lijkt echter juist en is goed in overeenstemming met andere hiervoor genoemde verklaringen en verslagen.

Conclusies

Eind jaren veertig was binnen de Koninklijke Marine breed bekend dat Doorman en Lacomblé heel waarschijnlijk op een vlotje zijn omgekomen. Ook wist men dat zich op de enige bruikbare sloep met levensmiddelen en water van de kruiser *De Ruyter* ernstige ongeregeldheden hebben voorgedaan. Drenkelingen werden met geweld van de sloep geweerd en de reddingslijn met de vlotjes werd opzettelijk los gesneden. Waarschijnlijk heeft dit mede geleid tot het grote aantal doden bij de drenkelingen van de kruiser *De Ruyter*. Door de marinestaf (hoofden van het bureau Maritieme Historie) werd dit alles verzwegen en indien nodig consequent ontkend. Ook werd Lou de Jong van het NIOD opzettelijk fout geïnformeerd over deze kwestie. Dit past in een door de Koninklijke Marine geconstrueerd onjuist beeld van het optreden van de Koninklijke Marine in de strijd om Nederlands-Indië.

[55] Ibid, opgetekend verslag met Bennink; NIMH 001 collectie Marine Tweede Wereldoorlog, doos 38, Bc-10a, Brief C.J.M. Kretschmer de Wilde aan het hoofd der Historische Sectie van de Marinestaf, 21 januari 1950.

[56] Nationaal Archief, 2.12.51 Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië W02, 1945-1949 (1954), inventarisnummer 46, brief van J. Bennink aan de voorzitter der Commissie voor Onderzoek Gedragingen marine personeel Batavia, mei 1946.

[57] Ibid, verklaring stoker 1e klasse R.C. van Denderen.

[58] Ibid, verklaring marinier 1e klasse C.v.d. Kroon.

[59] Nationaal Archief, 2.12.51 Commissie Onderzoek Gedragingen Marinepersoneel Nederlands-Indië W02, 1945-1949 (1954), invoegnummer 84, verklaring sergeant-hofmeester W.G.C. van Grunderbeek.

[60] NIMH, collectie 059 Van der Kop, 'De slag in de Javazee', een film van Niek Koppen, brief van de regisseur.

De vestingwerken van Naarden

Jeroen van der Werf



Naarden vanuit de lucht aan het begin van de 20e eeuw. Hierop is de vesting met zijn dubbele grachtenstelsel goed te zien. Aan de rand van de Zuiderzee, in het noorden, ligt Fort Ronduit.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag.

Naarden behoort tot de best bewaarde vestingsteden van Europa en is met zijn volledig bakstenen omwalling met zes grote bastions en dubbel grachtenstelsel uniek voor Nederland. In de loop der eeuwen zijn de vestingwerken steeds aangepast aan de eisen van de tijd. Het vestingbouwkundig ensemble dat op die manier ontstond is nog altijd vrijwel volledig intact.

Het Rampjaar

De oorsprong van de huidige vestingwerken van Naarden ligt in het Rampjaar 1672: de inval van de legers van Lodewijk XIV in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. De vestingwerken van de stad bestonden toen uit simpele aarden wallen met kleine bastions. Ze waren aan het eind van de zestiende eeuw gebouwd naar een ontwerp van Adriaan Anthonisz.[1] Ze waren verouderd en door een gebrek aan onderhoud verweerd en verzakt. Hun defensieve waarde was nihil en Naarden werd zonder slag of stoot door de Fransen ingenomen. Al snel na de inname van de stad begonnen zij de vestingwerken te verbeteren. De verweerde aarden wallen werden hersteld, voor de poorten werden ravelijnen gebouwd en er werd een gedekte weg aangelegd. De verdediging van de stad was daardoor een stuk sterker en er moest een belegering aan te pas komen om haar te heroveren.
Op 6 september 1673 stond het Staatse leger, 25.000 man sterk, voor Naarden. De stad werd volledig omsingeld zodat niets of niemand er meer uit kon. Vanaf de Zuiderzee werd de omsingeling gecompleteerd met kleine schepen. Twee dagen later begon het bombardement van de stad, terwijl de eerste aanvalsloopgraven werden gegraven. Op 11 september achtte stadhouder Willem III, die de belegering leidde, de tijd rijp om de stad te bestormen. Die bestorming vond 's nachts plaats en ging gepaard met hevige gevechten. Uiteindelijk gaven de Fransen aan te willen onderhandelen. Op 13 september ontruimden zij de vesting. Naarden was de eerste stad die werd heroverd op de Fransen. In de periode daarna werd het grondgebied van de Republiek langzaam door de Fransen verlaten, totdat zij in 1674 volledig waren vertrokken.[2]

De vesting krijgt haar vorm

De inval van de Fransen had duidelijk laten zien dat de verdediging van de Republiek zwak was. Alleen de haastig en geïmproviseerd gestelde inundaties van de zomer van 1672 hadden de Republiek voor een totale verovering kunnen behoeden.[3] Er werd dan ook al snel

[1] De vestingwerken van Anthonisz vervingen de middeleeuwse stadswallen die door de Spanjaarden verwoest waren in 1572. De verwoesting van de stadsmuren was voorafgegaan door een plundering en verwoesting van de stad, waarbij vrijwel de gehele bevolking van de stad werd uitgemoord. Het is een belangrijke gebeurtenis in de geschiedenis van Naarden. Een gedenksteen in de gevel van het "Spaanse Huis" herdenkt dit moment.

[2] Alleen de in 1673 door hen veroverde stad Maastricht bleef tot 1678 in Franse handen.

[3] Inunderen is een militaire term voor onder water zetten. In 1672 werd het gebied tussen de Zuiderzee, bij Muiden, en de grote rivieren onder water gezet. De waterbarrière stopte de Franse opmars. Na 1672 werd dit geïmproviseerde systeem van inundaties geprofessionaliseerd tot de Hollandse Waterlinie.



Tekening van Romeijn de Hooghe van de belegering in 1673. Bovenaan de tekening is een schematische plattegrond te zien met de vestingwerken van Anthonisz.
Rijksmuseum, Amsterdam.

een start gemaakt met de verbetering van de landsverdediging. Daar hoorde ook een modernisering van de vestingwerken van Naarden bij.[4] In de periode 1673-1685 werden rond de stad compleet nieuwe vestingwerken aangelegd, ze gaven Naarden zijn huidige vorm. Een deel van de vestingwerken grensde aan de Zuiderzee. Dit deel werd het zeefront genoemd en maakte deel uit van de zeewering. De zeedijk sloot door middel van twee beren aan op de omwalling.[5] Het centrale bastion van dit front, bastion Katten, was voorzien van een extra verhoging om meer plaats te maken voor het opstellen van geschut.[6] De rest van dit front was simpel van opzet met bastions met rechte flanken.[7] Het resterende deel van de vesting vormde het landfront. Dit was uitgebreider van opzet en werd voorzien van een aantal bijzondere elementen. Zo werd elk bastion voorzien van kazematten als versterking van de verdediging van de gracht rond de ravelijnen. Bovenop de bastions werd, vlak achter de saillant, een ronde wal aangelegd om extra opstelruimte voor geschut te creëren.[8] De flanken van de bastions van dit deel van de vesting werden gebogen uitgevoerd en lagen wat terug ten opzichte van de voorzijde van het bastion, waardoor ze extra werden afgeschermd. Elke flank werd opgezet in twee lagen. De bovenste laag werd gebruikt voor de verdediging van het gebied buiten de vesting, de onderste als extra verdediging van de gracht. Hoewel veel van deze elementen ook elders in Nederland zijn toegepast, is Naarden de enige plek waar ze bewaard zijn gebleven.[9] Het resultaat van ruim tien jaar bouwen

[4] Plannen om de vestingwerken te verbeteren bestonden al langer maar waren tot dan toe met succes door Amsterdam tegengehouden. Daar zag men Naarden als een soort dwangburcht voor Amsterdam. Na 1672 werkte die tegenstand niet meer.

[5] Een beer is een gemetselde dam in de vestinggracht. De dam is zo vormgegeven dat het voor een belegeraar onmogelijk is om hem te gebruiken om de vesting binnen te komen.

[6] Een dergelijke verhoging heet "kat", vandaar de naam van het bastion. Het gebied voor het zeefront stond niet altijd onder water, een vijand kon hier dus passeren of een aanval uitvoeren. Vandaar dat hier extra vuurkracht noodzakelijk was.

[7] Dit type bastion hoort bij het zogenaamde Verbeterde Oud Nederlandse Vestingstelsel.

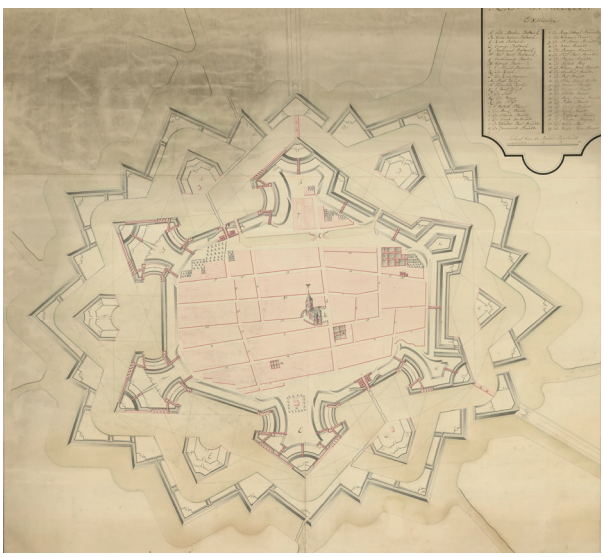
[8] De saillant is de punt van het bastion. De ronde wal wordt ook wel een "bombelle" genoemd en moest voor extra vuurkracht zorgen richting het terrein voor de bastions, buiten de vesting.

[9] De in het landfront van Naarden toegepaste bastionvorm wordt aangeduid als Franse Methode. Deze methode vertoont overeenkomsten met de methode van Menno van Coehoorn. Van zijn vestingwerken rest tegenwoordig vrijwel niets meer. Naarden is dan ook de enige plek waar men nog een indruk kan krijgen van een vesting die volgens de methode van Coehoorn is gebouwd. Ironisch, omdat Coehoorn veel kritiek had op Naarden.

was een uitgebreide, sterke vesting. Naarden nam dan ook een belangrijke strategische positie in.[10] De stad was gebouwd op een zandrug in het natte, moerassige gebied tussen de Zuiderzee en het Naardermeer. De enige goed begaanbare weg door dit gebied liep dwars door de stad. Daarmee beheerste Naarden de belangrijkste aanvalsroute vanuit het oosten naar Amsterdam, het economisch hart van de Republiek.

Naarden in de achttiende eeuw

In de achttiende eeuw veranderde er weinig aan de vestingwerken.[11] Werkzaamheden richten zich vooral op het gebied buiten de vesting. Naarden maakte inmiddels deel uit van de Hollandse Waterlinie, maar kon niet profiteren van de inundaties daarvan. De stad lag op de oostrand van de linie en was aan die zijde omgeven door hoger gelegen terrein dat niet onder water gezet kon worden. Al tijdens de aanleg van de zeventiende-eeuwse vestingwerken besloot men daarom het terrein in een straal van 1.100 meter ten zuiden en oosten van de stad af te graven. Het idee hierachter was dat het gebied daardoor geïnundeerd zou kunnen worden en het niet meer mogelijk zou zijn om de stad vanaf de hoger gelegen terreinen te beschieten. De graafwerkzaamheden verliepen echter traag. In 1748 was men tot ongeveer de helft gevorderd. Het werk werd voortgezet maar eind achttiende eeuw was het nog steeds niet gereed. De maximale diepte van de inundatie zou zo'n tien centimeter zijn. Toch zou deze wel enig effect hebben was de gedachte. Het terrein rond de vesting zou immers drassig en moeilijk begaanbaar worden en een belegeraar daardoor ernstig hinderen. Bij latere plannen voor de verdediging van de vesting werd daarom wel degelijk rekening gehouden met de inundatiemogelijkheden. Als onderdeel van de inundatiewerken werd een sluis aangelegd in de Karnemelksloot, voorzien van twee lunetten ter verdediging daarvan. Aan het eind van de negentiende eeuw werden ze gemoderniseerd. Ze bestaan nog steeds en staan nu bekend als de *Werken aan de Karnemelksloot.* Een ander punt van aandacht tijdens de achttiende eeuw was het terrein tussen de vesting en de Zuiderzee. Door de verlanding van dit terrein ontstonden voor een belegeraar steeds meer mogelijkheden om de vesting aan die zijde aan te vallen of om deze simpelweg via dit terrein te passeren. In de zeventiende eeuw was er al een kleine versterking langs de kust gebouwd. Halverwege de achttiende eeuw werd deze vervangen en in 1785 middels een wal verbonden met de gedekte weg van de vesting. Hiermee was de doorgangsmogelijkheid ten noorden van de vesting afgesloten. In 1795 verschenen wederom Franse troepen voor de stad. Om een belegering te voorkomen gaven de Naardenaren de stad zonder slag of stoot op. Achttien jaar later was er een langdurige belegering nodig om de Fransen weer te verdrijven.



Tekening van de nieuwe vestingwerken zoals die tussen 1673 en 1685 werden aangelegd. Hierop zijn goed het zee- en landfront te zien met hun verschillende opzet van bastions met rechte respectievelijk gebogen, teruggetrokken flanken. Nationaal Archief, Den Haag.

De belegering van 1813-1814

Eind 1813 trokken de troepen van Napoleon zich vrijwel volledig onder de grote rivieren terug. Alleen enkele steden, waaronder Naarden, Gorinchem, Delfzijl en Den Helder, bleven bezet. Naarden moest op bevel van generaal Molitor, de opperbevelhebber van de troepen van Napoleon in Nederland, tot het uiterste standhouden. Hij zag voor de vestingstad een rol weggelegd als laatste uitwijkplaats. Op 17 november riep de Franse commandant, baron Guétard de la

[10] Die strategische waarde had Naarden al heel lang. Het was de graaf van Holland die in 1350 besloot om juist hier een stad aan te leggen. Voor die lag Naarden namelijk meer naar het noordoosten, dichterbij de Zuiderzee. Deze stad werd tijdens de Hoekse en Kabeljauwse twisten verwoest, waarop de graaf besloot tot de bouw van een nieuwe stad elders. Dit werd het huidige Naarden. Reden hiervoor was enerzijds de strategische ligging waarmee de stad een belangrijke versterking vormde van het grensgebied van het hertogdom. Anderzijds zou het oude Naarden vroeg of laat zijn verzwolgen door de oprukkende Zuiderzee. Het middeleeuwse stratenpatroon is nog goed te herkennen in de huidige stad.

[11] Begin achttiende eeuw werd er langs het zeefront een ravelijn bijgebouwd en werd de bedekte weg aan deze zijde doorgetrokken.



Zicht langs het front van een van de ravelijnen op de kazematten in het front van het daarachterliggende bastion. Hierop is goed te zien dat vanuit die kazematten de gracht rond het ravelijn verdedigd kon worden.
Stichting Monumentenbezit, 's-Graveland.

Porte, de staat van beleg uit in Naarden. Er waren toen al de nodige bomvrije schuilplaatsen aangelegd in de stad, gemaakt van aarde, boomstammen en planken. Ze lagen tegen de binnenzijde van de wallen aan. Ook waren er op dezelfde manier een bomvrij noodhospitaal en een bomvrije wapenopslag gemaakt. Hiervoor waren uit de wijde omgeving honderden bomen naar de vesting getransporteerd. In de stadspoorten waren kamers getimmerd om als bomvrije onderkomens te dienen voor de garnizoensleiding. Guétard de la Porte en zijn rechterhand kolonel Jean Falba hadden hun onderkomen in de Amsterdamse poort.[12] Al deze geïmproviseerde versterkingen waren onder leiding van de Nederlandse genieofficier Lobry aangelegd. Er was volop geschut, munitie en voedsel in de stad aanwezig. Het garnizoen was klaar om een langdurig beleg te doorstaan.
Eind november werd de vesting zo goed en zo kwaad als dat ging omsingeld door een geïmproviseerd leger van Russische, Pruisische en Nederlandse soldaten aangevuld met gewapende burgers. Een volledige blokkade van de stad was echter niet mogelijk. Hierdoor was er voor de Fransen genoeg gelegenheid om te foerageren in de omgeving. Ze haalden extra voedsel, drank, hooi en brandhout naar de vesting en braken gebouwen in de schootsvelden af. Het ontbrak de belegeraars aan middelen voor een werkelijke belegering. Begin 1814 kwam daar verandering omdat de vesting Gorinchem was gevallen. Er kwamen meer troepen en geschut naar Naarden toe zodat de druk op het Franse garnizoen kon worden opgevoerd. De winter was dat jaar zeer streng, hetgeen de omstandigheden in de vesting niet makkelijker maakte. Om een bestorming over de bevroren grachten te voorkomen werden geulen in het ijs gehakt. Tegelijkertijd werden de vestingwallen nat gemaakt zodat deze in gladde ijswanden veranderden. Er werd gerantsoeneerd en door het uitzetten van groepen burgers werd het aantal te voeden monden beperkt. Ondertussen werd de stad steeds heviger gebombardeerd. Toch wilden de Fransen van geen wijken weten. Ook niet toen de bommenregen op de stad begin april nog verder toenam. In een nacht tijd vielen zo'n 1.500 kanonskogels op de stad. De bevolking schuilde tijdens de bombardementen in de 17e-eeuwse kazematten in de bastions of in hun eigen kelders, die met een dikke laag aarde of mest geïmproviseerd bomvrij gemaakt waren. Generaal Cornelis Kraijenhoff had de leiding over de belegering toen inmiddels op zich genomen.
De Fransen bleven felle uitvallen naar de omgeving doen. Een van die uitvallen, op Muiderberg op 11 april, was dusdanig verrassend dat Kraijenhoff bijna gevangen werd genomen. Een van de redenen waarom die Franse aanval zo goed slaagde, was dat veel van de soldaten verlof hadden gekregen om Tweede Paasdag thuis te gaan vieren. Een plundering van Muiderberg volgde.
Ondertussen had Napoleon afstand gedaan van zijn troon, maar nog altijd gaf het garnizoen zich niet over. Begin mei kwam hier verandering in, toen een Franse officier naar Naarden kwam om het garnizoen een brief te bezorgen waarin de nieuwe Franse regering het bevel gaf de vesting te ontruimen. Voor Guétard de la Porte was dat echter nog niet genoeg. Hij kreeg de gelegenheid zich ervan te overtuigen dat zijn collega's in Den Helder de strijd ook hadden opgegeven. Hij stuurde hiervoor zijn kolonel Falba naar Haarlem, die daar het bericht van de ontruiming van Den Helder uit eerste hand kon vernemen. Dit was overtuigend genoeg en Guétard de la Porte gaf zijn verzet, na bijna een halfjaar, op. Het was de langste strijd geweest, die ooit om de vesting gevoerd was. Na onderhandelingen verliet het Franse garnizoen op 12 mei 1814 de stad met slaande trom, brandende lonten en drie stukken geschut. Daarmee was Naarden de op een na laatste stad in Nederland die werd ontruimd. Alleen om Delfzijl werd langer gestreden. Die stad viel op 22 mei 1814.
De duizenden kanonskogels die op Naarden waren afgevuurd hadden een enorme schade aangericht. Meer dan de helft van de huizen was beschadigd geraakt. Enkele huizen waren zelfs totaal verwoest.

[12] De Amsterdamse poort werd in 1683 gebouwd naar een ontwerp van Adriaan Dortsman. Een van de architecten die toen bij de aanleg van de vestingwerken was betrokken. De poort werd in 1915 afgebroken om troepenbewegingen door de stad te vergemakkelijken.



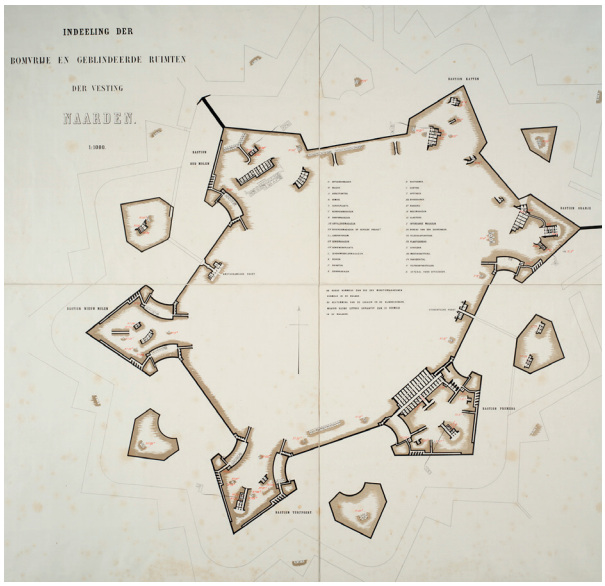
Overzicht van Naarden en omgeving rond 1814. Aan de rand van de Zuiderzee ligt op dat moment nog een vierkante redoute, die met een zigzaggende wal verbonden is met de vesting. Links onderin zijn langs de Karnemelksloot de twee lunetten te zien die werden aangelegd ten behoeve van de daar gemaakte sluis.
Nationaal Archief, Den Haag.

In de vestingmuren waren bressen geschoten en in het buitengebied waren vele boerderijen, herbergen en buitenplaatsen in de as gelegd. Het zou nog jaren duren voor de stad deze verwoesting te boven was. Ironisch genoeg werd Lobry aangesteld om de door hemzelf aangelegde bomvrije gebouwen op te ruimen. Het vrijkomende hout werd in oktober 1814 per opbod verkocht. Het vond daarna zijn weg naar de herstelwerkzaamheden aan de huizen en landerijen in en om de vesting.

Technologische veranderingen in de negentiende eeuw

De negentiende eeuw was een periode van grote technologische veranderingen. Deze hadden ook hun weerslag op de oorlogvoering en de vestingbouwkunde. In de periode van 1860 tot 1914 maakten traditionele vestingen, zoals Naarden, plaats voor verspreid liggende, compacte, betonnen forten met het geschut opgesteld onder dikke stalen pantserkoepels. De strijd op de lange afstand, met zwaar geschut, verplaatste zich naar het buitenterrein, terwijl forten en vestingen een ondersteunende rol kregen en dienden als basis voor de strijd op de korte afstand, met lichtere bewapening. Het is een ontwikkeling die zich in verschillende stappen voltrok en ook zichtbaar is in Naarden.
De eerste stap in die ontwikkeling was de introductie van het geschut met de getrokken loop. Vanaf omstreeks 1860 werd dergelijk geschut gemeengoed. In een zogeheten getrokken loop zijn spiraalvormige groeven aangebracht, die ervoor zorgen dat een kogel om zijn as gaat draaien en de loop spinnend verlaat.[13] Daarmee doorloopt de kogel een stabielere, langere baan en heeft deze een sterkere inslag. Het werd dus mogelijk om met meer kracht en precisie verder te schieten. Vrijstaande bakstenen muren en gebouwen konden eenvoudig kapotgeschoten worden en moesten vanaf dat moment bomvrij worden uitgevoerd. Dat deed men door ze te bedekken met een metersdikke laag aarde. In eerste instantie werden alleen nieuwe verdedigingswerken bomvrij uitgevoerd, de bestaande bleven ongewijzigd. Dat gold ook voor Naarden. De verdediging van de stad werd wel op een andere manier versterkt. Naarden lag aan de rand van de waterlinie en werd slechts beschermd door een smalle inundatie van

[13] Het idee achter de getrokken loop dateert al uit de zestiende eeuw. Het werd in de negentiende eeuw echter pas mogelijk om zo´n loop goed te maken.



Overzichtsplattegrond met gebouwen die bij de modernisering van de vesting in de 19e eeuw werden aangelegd.
Nationaal Archief, Den Haag.



Een schilderij van P.G. van Os van de beschieting van Naarden tijdens de belegering van 1813-1814.
Rijksmuseum, Amsterdam.

een hele geringe diepte. Vanaf de hoger gelegen gronden rond de stad kon de vesting met het nieuwe type geschut makkelijk gebombardeerd worden. Het werd dus noodzakelijk om de verdediging aan die zijde meer diepte te geven. Dit wilde men bereiken door de bouw van een aantal losse, kleine forten. Uiteindelijk werden in de periode 1868-1877 vijf forten gebouwd. Ze werden eenvoudigweg Werk I tot en met Werk V genoemd. Alleen Werk IV werd voorzien van bomvrije gemetselde, gebouwen en een stenen ommuring.[14] De andere vier bestonden volledig uit aardwerken. Tegenwoordig bestaat alleen Werk IV nog. Het ligt achter Theater 'het Spant' in Bussum. Dit complex van vijf forten werd het Offensief voor Naarden genoemd. Naast zorgen voor een verdieping van de verdediging van de vesting, was het ook de bedoeling dat de forten zouden functioneren als opvangstelling. In het geval dat het veldleger zich achter de Waterlinie moest terugtrekken, zou dat vooral gebeuren via Utrecht en Naarden. Om de terugtocht via de smalle straten van Naarden ordelijk te laten verlopen, moest dit gedoseerd gebeuren. Binnen de ring van forten konden de soldaten in afwachting van de doortocht een veilig heenkomen zoeken. Daarnaast zouden zij vanuit deze basis nog een uitval naar de vijand kunnen doen.

Een volgende belangrijke gebeurtenis was de Frans-Duitse Oorlog in 1870-1871. Tijdens deze korte maar hevige oorlog was massaal geschut met getrokken loop ingezet en duidelijk geworden dat de aanleg van bomvrije gebouwen ook in bestaande vestingwerken absoluut noodzakelijk was. Nederland was tijdens deze oorlog neutraal gebleven, maar had wel het leger gemobiliseerd. Hierbij was een gebrek aan bomvrije gebouwen en kazernes aan het licht gekomen. Men trok dan ook de conclusie dat er een algehele verbetering van de landsverdediging moest worden doorgevoerd.[15] Onderdeel hiervan was een grootschalige modernisering van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en dus ook van de Vesting Naarden.

De modernisering van de vesting

De eerste ontwerpen voor de verbetering van de vestingwerken van Naarden dateren al van eind 1871. Vier jaar lang werden verschillende ontwerpen overwogen. Ze laten uiteenlopende visies zien op de inrich-

[14] Werk IV is een bijzonder fort binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het is het enige fort in de linie met een droge gracht. In die gracht staat een gecreneleerde muur (een vrijstaande muur met schietgaten) met op de hoeken kleine capponnieres. Het is een type muur die veel voorkomt in de Duitse vestingbouw maar in Nederland uniek is.

[15] Dit gebeurde in het kader van de in 1874 ingevoerde Vestingwet. Deze voorzag in een geconcentreerde landsverdediging met linies en vestingwerken, die op Holland gericht was. De rest van het land zou verdedigd worden met een veldleger. Deze keuze werd mede ingegeven door de snelle en massale mobilisatie van Pruisen in 1870, waarbij volop gebruikgemaakt werd van de spoorwegen.



Luchtfoto van bastion Turfpoort.
Stichting Monumentenbezit, 's-Graveland.

ting van de verdediging en de te gebruiken materialen. Men overwoog conventionele bomvrije, bakstenen constructies en modernere in beton en pantserstaal. Wat betreft de inrichting van de verdediging legde een deel van de ontwerpen het zwaartepunt op het buitendijkse gebied en een ander deel juist op het zuidoostelijk deel van het landfront. Hierbij speelde de vraag hoe betrouwbaar de inundaties rond de vesting waren een belangrijke rol. Bij een succesvolle inundatie zou de aanval zich hoofdzakelijk richten op het buitendijkse gebied. Dit viel immers buiten de inundatie. Zonder inundatie zou de aanvaller zich evengoed kunnen richten op het andere front. Ook werd in een van de ontwerpen overwogen om het tracé van de zeventiende-eeuwse wallen aan de zuidoostzijde van de vesting te veranderen, waardoor aan die zijde een lang front zou ontstaan, lijkend op dat van Fort Rijnauwen.[16] De ontwerpen laten zien dat op uiteenlopende manieren gekeken werd naar de vesting, haar rol binnen de waterlinie en haar positie ten opzichte van de inundaties.
Uiteindelijk resulteerden de discussies in een opzet met het zwaartepunt op het buitendijkse gebied en werden de nieuwe gebouwen allemaal uitgevoerd in baksteen, bedekt met een dikke laag aarde. Gebruik van beton en staal was niet aan de orde. Ook bleef het tracé van de zeventiende-eeuwse vesting geheel zoals het was.
De moderniseringswerkzaamheden begonnen in 1873 met de aanleg van Fort Ronduit. De redoute en de wal van weleer werden vervangen door een groot aarden fort met drie bomvrije gebouwen en een rechte verbindingswal naar de bedekte weg. Het is het fort zoals dat er nu nog altijd is. In de volgende jaren werden de resterende werkzaamheden aan de vesting in verschillende fases aanbesteed en uitgevoerd. Uiteindelijk was de modernisering in 1880 helemaal gereed. Binnen de contouren van de zeventiende-eeuwse vesting was toen een compleet nieuwe, moderne vesting aangelegd. De aarden wallen waren opnieuw geprofileerd om aan de eisen van de moderne oorlogvoering te voldoen. Ze waren verhoogd en voorzien van hoge brede borstweringen. De opstelplaatsen van het geschut werden van elkaar gescheiden door dwarswallen, traversen genaamd, om de kanonniers en het geschut te beschermen tegen beschietingen in de flank. Op de wallen, bastions en ravelijnen waren kazernes, wachthuizen en schuilplaatsen verrezen. Allemaal verscholen onder een dikke laag aarde. Het aanzicht van de vesting was totaal veranderd.

De vesting ingehaald door de techniek

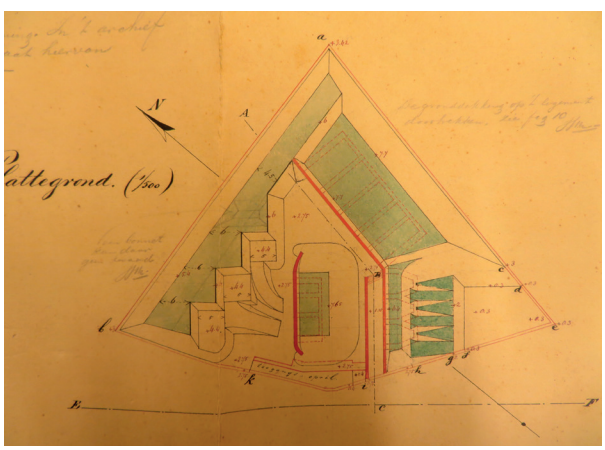
Ondertussen was de techniek nog altijd in beweging. Het gevolg hiervan was, dat vlak nadat de modernisering van de vestingwerken van Naarden gereed was, er een explosief voorhanden kwam waarmee de net opgeleverde gebouwen eenvoudig vernietigd konden worden. Dit was de brisantgranaat, die begin jaren tachtig van de negentiende eeuw werd geïntroduceerd. De granaat was voorzien van een zeer explosieve lading die twaalf tot zestien keer sterker was dan het tot dan toe gebruikte buskruit. Om bestand te zijn tegen een beschieting met dit soort projectielen moesten verdedigingswerken voortaan opgetrokken worden in beton en worden uitgerust met gepantserde kazematten en gietstalen geschutskoepels.

[16] Werf, J van der, 'De modernisering van de vesting Naarden in de negentiende eeuw', artikel in het jaarverslag voor 2018 van stichting Monumentenbezit. Te raadplegen op www.monumentenbezit.nl.



Luchtfoto van Ravelijn 6. Ook hier wilde men geschutopstellingen maken in kazematten. Uiteindelijk werden het opstelplaatsen in de buitenlucht, met daarbij een tweetal bomvrije verblijven die ook dienstdeden als wachthuizen.
Stichting Monumentenbezit, 's-Graveland.

Van een nieuwe grootschalige modernisering zou in Naarden geen sprake meer zijn. Er werden alleen op de bedekte weg nieuwe gebouwen aangelegd: een reeks eenvoudige betonnen schuilplaatsen. In eerste instantie waren dat er twee. Ze werden rond 1890 gebouwd en hebben schuine zijwanden en een gebogen betonnen dak. Daar werden tussen 1902 en 1906 tien rechthoekige exemplaren aan toegevoegd. In de vesting zelf werden geen nieuwe gebouwen neergezet. De reden dat er alleen op de bedekte weg werd gebouwd heeft alles te maken met de hierboven beschreven verschuiving van de verdediging. De oorlogvoering op de lange afstand vond meer en meer plaats vanuit geschutsopstellingen in het gebied tussen de forten en vestingsteden in. De oorlogvoering op de korte afstand werd nog wel gevoerd vanuit de verdedigingswerken, en in het geval van Naarden vanaf de bedekte weg. De betonnen bouwwerkjes boden beschutting aan de militairen, die tijdens die gevechten op de bedekte weg moesten opereren. De vesting zelf kreeg een ondersteunende rol.



Tekening van een niet uitgevoerd plan voor Ravelijn 5. Men wilde een gebouw met gepantserde kazematten op het ravelijn aanleggen. Uiteindelijk is er op dit ravelijn niets gebouwd.
Nationaal Archief, Den Haag.

Als snel daarna liet de Eerste Wereldoorlog zien dat de rol van vestingwerken definitief was uitgespeeld. Zeker een vesting als Naarden, opgetrokken in baksteen, was volledig achterhaald. Toch handhaafde het Ministerie van Oorlog in eerste instantie de rol van de stad als vestingwerk, maar bij Koninklijk Besluit van 28 mei 1926 kwam hier een eind aan. Daarmee was het verhaal van Naarden als vestingwerk afgelopen.[17]
In het boek *Naarden 1350-1950* wordt dit door genieofficier C.A. de Bruijn heel mooi verwoord: "Nimmermeer zou een kanon zijn bronzen monding dreigend verheffen boven de borstweringen van de bastions om een "tot hiertoe en niet verder" toe te roepen aan een belager, noch zijn welgericht vuur afgeven ter verdediging van stad en wal. Naarden had afgedaan als steunpunt in het Nederlandse verdedigingsstelsel, alleen de herinnering aan een groot verleden en de blijvende aanblik van een landschappelijke schoonheid in het heden, bleven bestaan".[18]

[17] De vestingwerken van Naarden bleven nog in gebruik bij het leger, maar alleen in een ondersteunende rol, voor opslag en kazernering. In de Tweede Wereldoorlog werd de stad in staat van verdediging gebracht, maar er werd niet gevochten. Na de oorlog werden in de kazerne op bastion Oud Molen politieke gevangenen vastgezet.

[18] Bruijn, C.A., de en Schukking, W.H., *Naarden 1350-1950*, Leiden 1950 (pag. 140).

Kraagbelegsel kolonel Generale Staf KNIL veldtenue model 1941

Marc Lohnstein, assistent-conservator Museum Bronbeek

Kort voor de Japanse aanval op Pearl Harbor op 7 december 1941 voerde het KNIL een nieuw veldtenue in. Bij gouvernementsbesluit van 5 september 1941 nummer 12 werd de veldjas door een overhemd vervangen.[1] Voor het overhemd werd een nieuw model rangonderscheidingsteken ingevoerd. Deze tekens waren uitgevoerd in de vorm van een afneembare driehoek voor op de kraag. De beide bovenste hoeken van de driehoek waren schuin weggesneden. De afmetingen waren 5,5 x 7 centimeter. Voor officieren, onderluitenants, adjudant-onderofficieren en vaandrigs waren deze kraagbelegsels uitgevoerd in wapenkleur. Voor gegradueerden onder de rang van adjudant-onderofficier waren deze overtrokken met grijsgroene uniformstof. Het afgebeelde kraagbelegsel voor op het veldtenue model 1941 uit de collectie van Museum Bronbeek was van een kolonel van de Generale Staf. De Generale Staf van het KNIL had Pruisisch blauw als wapenkleur. Dit rangonderscheidingsteken is afkomstig uit de verzameling van wijlen C. van Ekeris. De drager is helaas niet bekend. Mogelijk was dit de kolonel Generale Staf R. Bakkers[2] of W.P. van Veen.

Het kraagbelegsel werd zoals gezegd gedragen op het overhemd model 1941. Dit groenkleurige[3] katoenen overhemd was van boven geheel open met vaste dubbel half liggende kraag met revers. Het had twee opgenaaide borstzakken met in het midden een verticale harmonicaplooi en een accoladevormige klep met knoop. De schouderpassanten waren aan de halszijde van een knoop voorzien. Het overhemd werd gesloten met een rij van vijf knopen op een opgezette knopenlijst. In de beide zijnaden een rond afgewerkte korte split. De lange mouwen hadden een enkele manchet met aan de zijkant een split en knopenlijst. De zwarte of groene kunststof knopen met een middenlijn van 1,7 centimeter waren opgenaaid. In de rug twee stolpplooien. Het overhemd was niet gevoerd. Aan de invoering van het overhemd model 1941 ging een jarenlange discussie vooraf. In navolging van andere legers voerde het Indische leger in 1911 een velduniform in gedekte kleuren in. Dit grijsgroene uniform bestond uit een jas met staande omgeslagen kraag en een lange of rijbroek met beenwindsels. Het was gemaakt van katoen.[4] Nagenoeg direct na de invoering ontstond een discussie over de doelmatigheid van het nieuwe veldtenue. Het ging daarbij met name om drie punten: stofkeuze, de dubbele staande kraag en pasvorm. In bergstreken en in de regentijd beschermde de katoenen kleding onvoldoende tegen koude. Reeds in 1915 werden proeven genoeg met een grijsgroene stof van wol en katoen: halfwol. Deze halfwollen stof werd zeer positief beoordeeld. De stof was soepeler en luchtiger dan katoen, bood betere bescherming tegen koude en regen, was krimpvrij, beter kleurhoudend, sleet minder en gaf een netter aanzien. Nadeel was dat het overdag warmer was. Een uniformcommissie adviseerde in 1918 het katoen te vervangen door halfwol. Een uitgebreide proef werd voorbereid maar uiteindelijk begin 1923 gezien de kosten afgeblazen.[5] Een journalist schreef in 1912: '*De stijve staande dubbele kraag, met slipdasje en zware rangsdistinctieven behangen, is voor een tropen-uniform veel te warm en veroorzaakt doorgeschaafde halzen.*'[6] In 1925 werd voor officieren, onderluitenants en adjudanten-onderofficier facultatief een grijsgroene jas met open liggende kraag en revers en een kakikleurig of lichtgroen sporthemd met een lange zwarte das ingevoerd. Deze open jas bleek echter geen succes. De combinatie van jas met overhemd en stropdas was niet alleen warmer, maar ook duurder in aanschaf en onderhoud. Daarnaast was een afwijkend uniform van officieren en hogere onderofficieren te velde in verband met herkenbaarheid nadelig. Reeds in 1927

[1] Lohnstein, M.J., manuscript *Uniformering KNIL 1894-1942*, Velduniform, 55.

[2] Kolonel Bakkers werd op 19 februari 1942 bevorderd tot generaal-majoor.

[3] Officieel werd van grijsgroen gesproken. De kleur was echter eerder groen.

[4] Lohnstein, M.J., manuscript *Uniformering KNIL 1894-1942*, Velduniform, 10.

[5] Ibidem, 23 en 35-36. De discussie over pasvorm blijft verder buiten beschouwing.

[6] Ibid, 23.



Kraagbelegsel kolonel Generale Staf veldtenue model 1941, voor- en achterzijde.
Collectie Museum Bronbeek, Arnhem

kwam deze jas met overhemd daarom te vervallen.[7] Het overhemd als oplossing voor het uniformvraagstuk won echter geleidelijk terrein. De hoofdintendant stelde in 1934 een velduniform voor bestaande uit een overhemd met broek met puttees. Het uitgaansuniform zou uit een open uniformjas met overhemd (als van het velduniform) met das en lange broek bestaan. De veld- en uitgaanskleding zouden beide van groene katoen worden gemaakt. Een proefneming leidde niet direct tot een bevredigend resultaat. De reden is in het archief niet teruggevonden. Vooralsnog werd in 1937 als tussenoplossing een nieuw model veldjas ingevoerd bestaande uit de bestaande jas, maar met liggende kraag en grotere schootzakken. Daarnaast werd een nieuwe verbeterde katoenen stof ingevoerd: het zogenaamde Garoet-B.[8] In 1939/1940 deed het overhemd officieel zijn intrede als gevechtskleding. Voor vechtwagenbemanningen werd voor dienst in de beperkte ruimte van de lichte tanks naast een overall een vechtwagenhemd ingevoerd. De kraag was echter van de veldjas model 1937. De in 1940 opgerichte stads- en landwachten, een vrijwillige landstorm, werden gekleed in een hemd. Het model overhemd stads- en landwachten had een open kraag, met twee borstzakken met klep en dubbele manchetten. Het werd gesloten met vier afneembare metalen knopen. Het jaar daarop volgde de rest van het KNIL met het hierboven beschreven overhemd model 1941.[9]



Pangeran Ario Adipati Mangkoe Nagoro VII commandant Legioen van Mangkoe Nagoro in veldtenue model 1941 met korte broek.
Collectie Museum Bronbeek, Arnhem.

[7] Lohnstein, M.J., manuscript *Uniformering KNIL 1894-1942*, Velduniform, 36-39. Alleen de Luchtvaartafdeling van het KNIL droeg vanaf 1926 de jas met open kraag en overhemd, maar dan van donker kakikleurige katoen.

[8] Ibid, 43-48.

[9] Ibid, 60 en 71.

Boekbespreking

Henry Klom

Sander Ruys
Wiel en rups. Voertuigen van de landmacht 1945 - 2015
Uitgeverij JEA, Amsterdam
557 pag. geïll., geb.
ISBN 9789082471762
€ 59,95



Sinds eind jaren zeventig heeft het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) zich niet meer gewaagd aan overzichtswerken over militaire voertuigen.[1] Met het boek *Wiel en Rups* maken ze nu een grote inhaalslag voor de periode 1945-2015. Aanvankelijk was het plan om dit tijdperk over diverse delen uit te splitsen maar uiteindelijk is het toch allemaal bijeengebracht in een maar liefst 557 pagina's tellend boek.

Met Sander Ruys heeft het NIMH een auteur binnengehaald die met uitgebreide artikelen over de Centurion-tank[2] en de YP 408-pantserwagen[3] aangetoond heeft dat hij een autoriteit is op het gebied van de naoorlogse Nederlandse militaire voertuigen. Het boek is rijk geïllustreerd met foto's waarvoor de schrijver niet alleen uit zijn eigen collectie veel materiaal heeft aangedragen maar onder andere ook heeft kunnen putten uit de verzamelingen van de leden van *Mars et Historia,* John van Hest (†) en Wim den Dunnen. Vele weinig bekende voertuigen hebben hierdoor een gezicht gekregen in dit boek. Bij de beschrijving van de foto's is altijd vermeld het merk, type en functie van het voertuig.
Het boek richt zich primair op de voertuigen die de Koninklijke Landmacht in Nederland gebruikt heeft. De voertuigen van de marine[4] en de luchtmacht zijn hierin dus niet opgenomen maar af en toe komen ze wel ter sprake. De inzet in Nederlands-Indië en de daar door de KL gebruikte voertuigen komen slechts zijdelings ter sprake. Dat is wel een terechte keuze, want dat onderwerp is een wespennest omdat het vaak niet duidelijk is of een voertuig nu toebehoorde aan het KNIL of aan de KL. Het daar gebruikte materieel is merendeels in Indonesië achtergelaten. Slechts een klein aantal voertuigen is teruggehaald om in Nederland bestaande tekorten weg te werken. De voertuigen die in de West en in Nieuw-Guinea gebruikt zijn, vallen ook buiten het bestek, overzichten van de voertuigbestanden aldaar zijn dan ook niet vermeld. De voertuigen die de KL voor de latere VN-vredesmissies aangeschaft heeft zijn wel opgenomen, zoals bijvoorbeeld de Patria-pantserwagens en later de aanschaf van de Bushmaster-voertuigen voor de Nederlandse missie in Afghanistan.
Wel moet de benaming "wiel" uit de titel in de ruimste zin van dat woord worden opgevat. Natuurlijk denkt men daarbij vooral aan motorvoertuigen maar ook motorfietsen, aanhangers en opleggers zijn daarbij inbegrepen, de dienstfiets echter niet. Voor de artillerie betekent dit bijvoorbeeld dat niet alleen de artil-

[1] E.W. van Popta en C.M. Schulten, 'Militair memoriaal 3', *Nederlandse Militaire Voertuigen* (Bussum 1978); C.M. Schulten en J. Theil, 'Militair memoriaal 5', *Nederlandse Pantservoertuigen* (Bussum 1979).
[2] S. Ruys, 'De Centuriontank in Nederlandse dienst', Armamentaria, 37 (Delft 2002).
[3] S. Ruys, 'De DAF YP 408, een koninklijk voertuig', *Armamentaria,* 38 (Delft 2003).
[4] Ibid; H.A. Isings en A. Stegeman, *De Koninklijke Marine en haar voertuigen* (Utrecht 2019).

lerietrekkers vermeld worden maar ook het getrokken geschut. Op het eerste gezicht lijkt het vreemd om getrokken geschut te beschouwen als een aanhanger. Toch maakt deze aanloop het verhaal van de overgang op het volledig gemechaniseerde geschut een stuk completer.
De geschiedenis van de aanschaf en vervanging van voertuigen is de historische leidraad voor dit boek. Op zichzelf is dit al een uitgebreid verhaal dat nog eens ondersteund wordt door de vele tabellen met getalsmatige overzichten. Daaruit blijkt duidelijk dat DAF lange tijd de hofleverancier is geweest voor de landmacht en er zijn dan ook aparte tabellen voor diverse modellen van die fabrikant. Dat daarnaast ook vele andere automerken een aandeel hebben geleverd, betekent dat dit niet een exclusief DAF-boek is geworden.
De schrijver stelt zelf dat het boek niet een compleet overzicht biedt van alle voertuigen die er ooit gebruikt zijn maar het scheelt niet veel. Zo is bijvoorbeeld het kleinste rupsvoertuig van de Landmacht, de Wheelbarrow van de EOD, wel benoemd maar helaas niet afgebeeld.
Naast alle daadwerkelijk gebruikte voertuigen zijn er ook diverse nooit aangeschafte voertuigen en prototypes afgebeeld. Bij het aanschaffen van nieuw materiaal vindt namelijk vaak een vergelijkend warenonderzoek plaats. Niet alle maar wel een deel van de in de tekst genoemde kandidaat-voertuigen zijn daarom ook afgebeeld. Ook is er ruim aandacht voor het afvoeren van afgedankt of overcompleet materieel. Zoals bijvoorbeeld in tabel 34 met een overzicht van aan andere landen verkochte tactische voertuigen in de periode 1992-2014.
Naast het grote verhaal zijn er ook aparte hoofdstukken toegevoegd over onderwerpen waar weinig over gepubliceerd is, zoals de voertuigen van de mobiele colonnes, de CADI, de brandweerwagens en het civiele wagenpark van de KL. Een primeur is het aparte hoofdstuk waarin het systeem van de militaire kentekenplaten wordt behandeld. Naast een gedegen uitleg over het hoe en waarom van die gele nummerborden is die informatie ook verwerkt in de tabellen. Daarin wordt, waar mogelijk, bij elk type voertuig de gebruikte serie kentekens vermeld. Informatie over de andere, op voertuigen aangebrachte tactische of voor een onderdeel gebruikte tekens is helaas niet toegevoegd aan dit hoofdstuk.
Het boek is geen encyclopedie met alle technische gegevens per voertuig zoals bijvoorbeeld Bart Vanderveen's *Military Vehicle Directory*. Zo is er ook geen enkele technische of schaaltekening in opgenomen. Voor dit soort specifieke technische voertuig informatie is de lezer op de meer specialistische literatuur aangewezen. De schrijver is zeker goed bekend met de organisatie van eenheden.[5] Die kennis gebruikt hij in het verhaal als dat betrekking heeft op de aanschaf zelf. Organisatieschema's met de indeling van voertuigen per onderdeel maken echter geen deel uit van het boek. Deze keuzes doen geen afbreuk aan het boek. Het is een breed verhaal waarmee een wijd panorama aan voertuigen getoond kan worden. Het boek weegt nu al bijna 3 kilo en als er nog meer informatie ingestopt zou worden, zou menig koffietafeltje bezwijken.
Er is helaas geen index op de voertuigen en de fotopresentatie is ook niet strikt chronologisch. Dus om het voertuig te vinden waar je tijdens je diensttijd in gereden hebt, moet je het hele boek doorbladeren. Een klein minpuntje van de tabellen is dat voor het begrijpen ervan de tekst goed doorgenomen moet worden. Een kleine uitleg bij de tabellen zelf, was duidelijker en overzichtelijker geweest.
De vlot geschreven tekst is zeer gedegen en bevat een ware schat aan feitjes en weetjes. Daardoor is dit boek niet zomaar een plaatjesboek geworden. Door het verhalende karakter van het boek is het echter als naslagwerk weer wat lastiger te gebruiken. Een overzichtswerk moet natuurlijk wel een overzicht bieden maar af en toe bekruipt je als lezer wel het gevoel dat de schrijver meer weet dan hij in zeer beknopte vorm vertelt en dat hij soms wel heel erg kort door de bocht gaat. Moeten we dat dan zien als een gevolg van ruimtegebrek of als een voorzetje voor latere en uitgebreidere publicaties? Het laatste zou in ieder geval toe te juichen zijn.



Marigus-Deutz brandweerauto ten behoeve van Korps Mobiele Colonnes,1965 – 1970. Nationaal Militair Museum. NMM.

[5] E.A.K.G Ruys en J.M.A. Thomas, *Eenheden van de Nederlandse Cavalerie na 1945* (Amersfoort 2008).

Literatuursignaleringen



Lotte Jensen (red.), ***Napoleons nalatenschap. Sporen in de Nederlandse samenleving***
Uitgeverij De Bezige Bij,
oktober 2020
272 pag., geïll.
ISBN 9789403109817
€ 29,99



Henk van der Linden en Jos van Raan, ***Overijssel en de Eerste Wereldoorlog***
Uitgeverij Aspekt
508 pag., geïll.
ISBN 9789463389297
€ 24,95



Liesbeth Ruitenberg, ***Vorstelijk verzameld. De foto's van de Duitse keizer Wilhelm II***
Uitgeverij Matrijs,
november 2020
232 pag., geïll.
ISBN 9789053455593
€ 29,95



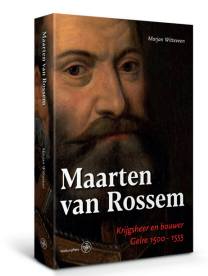
René de Kam, ***De ommuurde stad. Geschiedenis van een stadsverdediging***
Uitgeverij Spectrum,
september 2020.
304 pag., geïll.
ISBN 9789000361144
€ 24,99



Judith Moortgat, ***Nederland uit de lucht geschoten. De vroegste luchtfoto's 1916-1939***
Uitgeverij Boom,
september 2020
400 pag. geïll.
ISBN 9789024430222
€ 45,-



Kees Stal en Maarten van Doorn, ***Van de kaart geveegd. Wat in Den Haag verdween voor de aanleg van de Atlantikwall 1942-1944***
Uitgeverij De Nieuwe Haagsche B.V., oktober 2020.
176 pag.
ISBN 9789460101007
€ 19,95



Marjan Witteveen, ***Maarten van Rossem. Krijgsheer en bouwer, Gelre 1500-1555***
Uitgeverij Walburg Pers,
oktober 2020
256 pag.
ISBN 9789462494732
€ 24,99



Diana Spiekhout, ***Het middeleeuwse kastelen-landschap van het Oversticht. De ontwikkeling van bisschoppelijke burchten, adellijke huizen en versterkingen in relatie tot het landschap en de samenleving in Noordoost-Nederland tussen 1050-1450***
Uitgeverij Matrijs, oktober 2020
808 pag., geïll.
ISBN 9789053452738
€ 89,95


SOL.
STA VIS
XII. SEP: 1673.