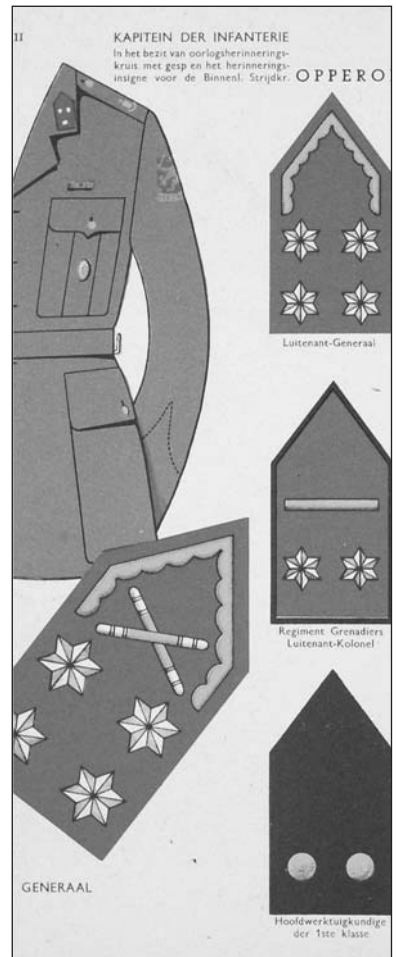


Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie



MARS et HISTORIA

De "NEDERLANDSE VERENIGING VOOR MILITAIRE HISTORIE", opgericht op 20 augustus 1966 en erkend bij K.B. no. 50 van 14 juni 1968, is er voor allen, die zich verdiepen in de studie van geschiedenis, ceremonieel, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen van militaire en semi-militaire organisaties, meer in het bijzonder die van Nederland en de (voormalige) overzeese Rijksdelen.

ERELEDEN:

M. Botma, drs B.G.J. Elias,
H. Muller, drs J. Nuis.

BESTUUR:

Voorzitter:

Vice-voorzitter: drs R. de Winter
Koolwitjehof 29
3124 BH Schiedam
010-4709516 (thuis)
070-3165332 (kantoor)

Secretaris: H.A. Bresser
Lindenlaan 38
7461 XM Rijssen
0548-522342

Penningmeester: mr W.J. Zaagman
Stadhouderslaan 7
3832 AB Leusden
033-4940485

Redacteur: T.L.D. Postma
Kalfjeslaan 123
2623 AD Delft
015-2612663

Leden: drs J.P.C.M. van Hoof,
mw. M. Groen, drs A.J. van der Peet,
J.W.H. Sonnemans

Illustratie omslag:

Illustraties uit nieuwste boek Martien Talens.
Zie bespreking verderop.

Colofon

LIDMAATSCHAP:

Kosten: € 27,50/jaar (buitenland:
€ 35,-/jaar) te storten op 2940790
t.n.v. Penn Ned Ver ter beoefening
Militaire Historie.

LEDENADMINISTRATIE:

mr W.J. Zaagman
Stadhouderslaan 7
3832 AB Leusden
033-4940485

REDACTIE:

T.L.D. Postma.

REDACTIEADRES:

Kalfjeslaan 123, 2623 AD Delft
015-2612663

E-mail: theo.postma@xs4all.nl

ADVERTENTIES:

Voorbeeld tarief: kwart pagina per
jaar (vaste tekst): € 115,-; invoegen
bedrukt A4 per keer: € 100,-.
Inlichtingen bij penningmeester.

DRUK:

"Pro Patria", Zwijndrecht.

ISSN - 0928-5156

ARCHIEF OUDE NUMMERS:

Redactie

NABESTELLEN OUDE NUMMERS:

vóór '97: P.N.M.A. van der Baan
Postbus 183
3900 AD Veenendaal

v.a. '97: bij de redactie

Prijzen:

per nummer € 2,50 + porto,
lustrumnummer € 5,- + porto,
per jaargang € 7,50 + porto,
alle bij vooruitbetaling.

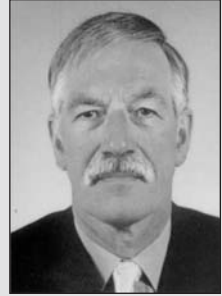
INTERNETSITE:

www.marsethistoria.nl

Inhoud

<i>In memoriam</i> Andries Gerrit Westendorp	2
<i>Theo Postma</i> 't Schilderhuis	4
<i>P.I.M. Evers</i> Militariade	6
<i>In memoriam</i> E.J. van Lier	17
<i>Teo van Middelkamp</i> Generaal Winkelmannkazerne, een eresaluut	18
Wie wil dit boek hebben?	22
<i>Dr. S.J. de Groot</i> De Franse aanval op de Smyrna-vloot bij Lagos op 27 juni 1693	22
<i>B.C. Cats</i> Voor u gelezen: 'Van grijsgroen naar camouflage'	36
<i>W. Ruys</i> Een curieus document uit een vaak vergeten periode uit de geschiedenis van Nederlands Indië	37
<i>Dr. P.C. de Boer</i> De depot vliegtuigafdeling van de Militaire Luchtvaart KNIL en de luchtbrug Java-Australië in de periode februari-maart 1942	40
<i>In memoriam</i> Frits Snapper	55
<i>In memoriam</i> Paul Kamps	56
<i>Jacques A.C. Bartels</i> Voor u gelezen: 'Jan Plesman'	56
<i>Wim den Dunnen</i> Legermuseum restaureert keukenoplegger en schaft Ford-trekker aan	58
<i>Wil Zaagman jr.</i> Wijziging op de ledenlijst	60

IN MEMORIAM
Andries Gerrit Westendorp
15 juni 1945 - 26 september 2007



Woensdag 26 september 2007 zal voor onze vereniging de geschiedenis ingaan als een bizarre, maar bovenal trieste dag. Die dag stond naast een reguliere bestuursvergadering de jaarlijkse lunch met oud-bestuursleden op het programma. 's Morgens rond tien uur verzamelde de bestuursleden zich op de vergaderlocatie, de Alexanderkazerne in Den Haag, waar het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) optrad als gastheer voor de vereniging. Onze voorzitter Andries Westendorp reisde die dag vanaf zijn woonplaats Nunspeet met het openbaar vervoer naar Den Haag. Het laatste stukje van de bushalte naar de kazerne moest te voet worden afgelegd. Overvallen door een plotselinge regenbui had Andries zijn tas als geïmproviseerde paraplu boven zijn hoofd gehouden en zo de 'waterschade' beperkt weten te houden. Gezeten in een kleine kring rond een lage tafel op de kamer van de vice-voorzitter vergaderden wij met nagenoeg het voltallige bestuur. Andries zat de vergadering op de hem kenmerkende wijze voor: terwijl hij strak de voortgang van de vergadering bewaakte en de agenda puntsgewijs afwerkte, liet hij tegelijkertijd ruimte voor een anekdotische bespiegeling of een humoristische opmerking. Zijn eigen droge humor fungeerde zoals altijd als een soort smeerolie, die er de afgelopen jaren steevast voor zorgdroeg dat onze vergaderingen nooit 'zwaar' of 'oeverloos' werden. Na afloop heerste er bij de deelnemers doorgaans een voldane stemming. Zo ook op deze dag.

Na de vergadering verhuisden wij naar de voormalige onderofficiersmess, waar Andries een aantal oud-bestuursleden welkom heette voor de inmiddels traditionele lunch. Er werd geproost, geluncht en aandachtig geluisterd naar de spreker, die de bijeenkomst opluisterde met een uiteenzetting over zijn dissertatieonderzoek naar Nederlandse militairen in de Royal Air Force tijdens de Tweede Wereldoorlog. Na afloop van de lunch konden alle aanwezigen terug zien op een genoeglijke bijeenkomst. Vóór hij vertrok regelde Andries afzonderlijk nog wat zaken met enkele bestuursleden en medewerkers van het Instituut. Het nuttige verenigd met het aangename, dat was de kompaskoers waarop Andries altijd leek te varen. Terwijl wij het volgende contact in de agenda's hadden genoteerd, namen we afscheid van elkaar. Uit niets bleek dat zijn leven een paar uur later voorbij zou zijn. Nauwelijks een dag later vernamen wij het verbijsterende nieuws: Andries was op weg naar huis aan een hartstilstand overleden.

Andries Gerrit Westendorp zag nog geen zes weken na de bevrijding van Nederland het levenslicht in Enschede. Hij groeide op in een protestants gezin en ontwikkelde al spoedig een grote belangstelling voor de scheepvaart, een passie die hij de rest van zijn leven met zich zou meedragen. Als jongen die naar de grote vaart wilde, vertrok hij eens met een monsterboekje uit de Amsterdamse haven, het zou echter bij vakantiewerk blijven. Na zijn schooltijd meldde hij zich halverwege 1964 voor de opleiding tot officier bij de Koninklijke Marine. Na op medische gronden te zijn afgewezen, beproefde hij, nu met succes, zijn geluk bij de Koninklijke Landmacht. In augustus 1965 begon hij als landmachtcadet de vierjarige opleiding tot beroepsofficier aan de Koninklijke Militaire Academie in Breda. Hoewel hij in eerste instantie opteede voor een opleiding in het dienstvak der Militaire Administratie, stapte hij spoedig over naar een andere studierichting, die van de Intendance. Zijn cadettentijd werd in augustus 1969 afgesloten met zijn benoeming tot tweede luitenant. Zijn aanstelling tot officier ging

gepaard met een plaatsing als commandant van een werktroepenpeloton bij 111 Gemengde Intendance Aanvullingsplaats Compagnie. In de jaren zeventig volgden diverse plaatsingen in het verlengde van zijn dienstvak: commandant van het pijplijnpeloton van 123 Brandstofvoorzieningscompagnie, commandant van 121 Gemengde Intendance Aanvullingsplaats Compagnie en commandant van de Specialistische Intendance Opleidingen aan het Opleidingscentrum Intendance te Bussum.

In juni 1981 werd hij in het kader van de UNIFIL-missie in de rang van majoor uitgezonden naar Libanon en als stafofficier logistiek tewerkgesteld bij de internationaal samengestelde VN-staf aldaar. Eind 1981 keerde hij naar Nederland terug om het commando van 13 Bevoorradingscompagnie te Nunspeet op zich te nemen. Na een plaatsing als S3 (Hoofd Operatiën) bij 102 Aanvullingsplaatsbataljon trad hij in juni 1988 aan als commandant van de Kokschool in de Ripperdakazerne in Haarlem. In deze functie werd hij bevorderd tot luitenant-kolonel. Andries Westendorp sloot zijn actieve militaire loopbaan af als garnizoenscommandant Amsterdam tevens liaisonofficier van de gouverneur van de Hoofdstad. Vanuit de Kolonel Sixkazerne zou hij van mei 1997 tot juli 2000 deze functie vervullen, waarna hem op 55-jarige leeftijd eervol ontslag werd verleend.

Andries was er de man niet naar om na de afsluiting van zijn militaire loopbaan 'achter de geraniums' te kruipen. Hij ondernam met familie en vrienden binnen- en buitenlandse trips, wandelde, fietste, werd grootvader en onderhield een uitgebreid sociaal netwerk. Zijn interessegebieden scheepvaart en militaire geschiedenis kregen nu ruim baan en hij maakte de nodige tijd vrij voor verschillende bestuursfuncties. Behalve bestuurslid van de afdeling Amsterdam van de Koninklijke Vereniging Onze Vloot was hij onder meer tweede secretaris bij de Stichting Menno van Coehoorn.

Eind november 1999 nam Andries zitting in het bestuur van onze vereniging. Door zijn inbreng en zijn capaciteiten bleek hij de juiste persoon om vanaf eind juni 2002 de post van voorzitter te bekleden. In die hoedanigheid nam hij het voortouw om de vereniging 'op de kaart' te zetten. Hij investeerde veel in goede relaties met aanverwante verenigingen en met de historische diensten van de krijgsmacht, die in 2005 opgingen in het NIMH. Andries ontbrak zelf nagenoeg nooit op vergaderingen, bijeenkomsten, presentaties en excursies van de vereniging. Een hoogtepunt in zijn voorzittersperiode vormde het veertigjarig jubileum van de vereniging in 2006, dat zijn bekroning vond in de uitgave van een fraai jubileumboek, getiteld Militair vervoer verbeeld. Aan het welslagen van de lustrumviering leverde hij een aanzienlijke bijdrage. Dit was tekenend voor de wijze waarop hij onze vereniging vooruit wilde helpen. Andries dacht mee over de verbetering van ons verenigingsblad, nam initiatieven voor evenementen en lezingen en legde talrijke contacten om zaken op te starten of in goede banen te leiden. Hij verdient veel waardering voor zijn grote inzet en gedegen werk.

Met zijn plotselinge heengaan heeft onze vereniging niet alleen een uitstekend voorzitter verloren, maar bovenal een prachtmens met een enorm brede belangstelling en een oprechte interesse in iedereen die een verhaal te vertellen had. De wijze waarop hij in het leven stond maakte hem tot een ware ambassadeur voor de vereniging, een boegbeeld in de goede zin van het woord. Wij zullen zijn markante persoonlijkheid missen en hem als vriend met warmte en respect herdenken.

Rolf de Winter

* Een woord van dank gaat uit naar C.F. Bruijn en B.C. Cats die ten behoeve van dit in memoriam informatie aanleverden over de militaire loopbaan van Andries Westendorp.

'T SCHILDERHUIS

Museum voor verzamelingen van alle krijgsmachtdelen

Driehuis

Toen ik begin dit jaar de kleurenbijlage voor Mars bedacht, stonden me vooral voor ogen om verzamelingen daarop te tonen. Verzamelingen zijn meestal kleurrijk. Ze komen de laatste jaren in Mars weinig aan bod omdat de huidige verzamelaars minder schrijver zijn?

Na de verzameling voertuigen van 'Maaldrift' is hier een collage van de verzamelingen die tentoongesteld zijn in het museum 't Schilderhuis in Driebergen, een bijzonder museum omdat daar van alle krijgsmachtdelen iets te zien is op het gebied van uniformen, wapens, emblemen, onderscheidingen. Dus paarser dan paars.

Op de kleurenbijlage zijn de onderstaande items te zien:

- 1 Uniform van ir FH. Warnaars, 10 mei 1940. De toenmalige reserve-eerste luitenant der Grenadiers Warnaars droeg deze uniform toen hij, met in Kamp Waalsdorp bij Den Haag gelegen jonge troepen in opleiding, werd ingezet bij het door de Duitse luchtlandingsstroepen bezette vliegveld Ypenburg. Voor zijn dapper gedrag bij de herovering daarvan werd hij onderscheiden met de Militaire WillemsOrde 4^e Klasse. (Zie de copie Ridderdiploma.)
- 2 Fuselier-tamboer van het Tamboerkorps van het Garderegiment Fuseliers 'Prinses Irene', ceremoniële tenue.
- 3 "Na de parade, koninginnedag 1935".
- 4 Emblemen: uitmonstering infanterie ca. 1960.
- 5 Alle verschijningsvormen van de Orde van Oranje Nassau. Deze Orde werd ingesteld in 1892 als vervanging van de Luxemburgse Orde van de Eikenkroon. De Orde wordt verleend voor verdiensten t.o.v. de Staat of de gemeenschap. De Koning(in) is Grootmeester. De Orde kent 6 klassen, t.w. Grootkruis, Grootofficier, Commandeur, Officier, Ridder en Lid. Als de Orde aan militairen wordt verleend is het ordeteken voorzien van twee gekruiste zwaarden.
- 6 Model van een Admiraliteitsjacht, ca.1750, van de Admiraliteit van Amsterdam. Deze jachten werden gebruikt om de heren van de Admiraliteit van en naar de vloot te brengen. Ook vergezelden zij de vloot als die zee koos om gebruikt te worden voor verkenningen en overbrengen van berichten. Het model zou niet misstaan in mijn eigen verzameling [alles over zeilende binnen-(kust)vaart- en vissersschepen].
- 7 Blanke wapens, gebruikt door Nederlandse troepen tijdens de Tachtigjarige Oorlog.
- 8 Geweer zoals meegedragen op Napoleons veldtocht tegen Rusland.

Midden daaronder: en uitvergroot: sabel Koninkrijk Holland, 1810 - 1812, met in de kom een liggende omziende Nederlandse leeuw met een bundel van negen pijlen.

Op de plaat: Hollandse infanterie bij de bruggen over de Berezina 1812. In 1910 door J. Hoynck van Papendrecht (1858-1933). In de verkoop van 1911 tot 1973 in meerdere drukken. Deze in fotolithografie, d.w.z. na 1930.

Met dit voorbeeld roep ik leden op om mij uit te nodigen om hun eigen verzameling (of een andere bijzondere verzameling) te komen fotograferen en in Mars ten toon te stellen. De nadruk ligt dus op de plaatjes en niet op het verhaal.



STICHTING
COLLECTIE
MILITAIRE
TRADITIE
MUSEUM
t SCHILDERHUIS

Mars et Historia
2007-4



MILITARIADE

Tentoonstellingen en activiteiten

(in 2007, tenzij anders vermeld. I.v.m. openingstijden en/of reserveringen zijn de telefoonnummers vermeld):

Marinemuseum, Hoofdgracht 3, 1781 AA Den Helder, Tel.: 0223 - 65 75 34
<http://www.marinemuseum.nl/>

De vrouwen van Michiel de Ruyter

In het Marinemuseum in Den Helder wordt op 28 juni 2007 de tentoonstelling 'De Vrouwen van Michiel' geopend. Hij duurt tot 1 juli 2009. In deze bijzondere expositie komt Michiel de Ruyter op interactieve wijze tot leven. Zeven vrouwen vertellen over De Ruyter als zoon, echtgenoot, vader en commandant. Bezoekers maken een reis door de tijd. Vertrekend vanaf het moderne marineschip Hr.Ms. De Ruyter, via alle andere marineschepen die ooit naar de zeeheld vernoemd werden, belanden zij in het geboortehuis van Michiel. In iedere nieuwe ruimte wordt een deel van het levensverhaal van de 'admiraal-generaal' verteld. Daarnaast is er aandacht voor de betekenis die De Ruyter voor de hedendaagse marine heeft.

De Fototentoonstelling **Kerk en schip. Modelscheepjes in Noord-Hollandse kerken** is verlengd tot 31 maart 2008

Surf voor verdere evenementen naar: <http://www.marine.nl/nieuws/evenementen/>

Mariniersmuseum, Wijnhaven 7-13, 3011 WH Rotterdam, Tel.: 010 - 412 96 00
<http://www.mariniersmuseum.nl/>

Meet je met De Ruyter

Waar moet je als marinier aan voldoen? Zou je als 'soldaat met zeebenen' in De Ruyters tijd overleefd hebben? En hoe stoer, betrouwbaar, onmisbaar en scherp moet je zijn als marinier? Test je reactiesnelheid, zowel dat van je denkvermogen als fysiek. Je wordt uitgedaagd. Van top tot teen...

Een tentoonstelling waarbij niet alleen De Ruyter als persoon centraal staat, maar waarbij ook zijn handelingen en acties kunnen worden vergeleken met het hedendaags optreden van het Korps Mariniers. Uiteraard maken interactieve tentoonstellingsonderdelen deel uit van deze bijzondere tentoonstelling. Als bezoeker kan je echt meten met: De Ruyter!

2 januari 2008 start de expositie Mail uit Barbarije

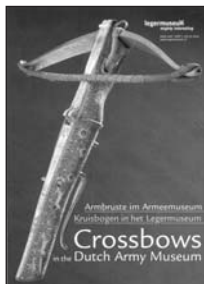
Misschien ken je het spannende jeugdboek 'Mail uit Barbarije' dat geschreven is door Peter van Beek. De brugklassers Abdel en Anna ontmoeten elkaar op de Bataviawerf in Lelystad en later in Vlissingen opnieuw. Abdel moet plotseling naar Marokko omdat zijn opa is overleden. Na de begrafenis krijgt hij oude papieren die worden gestolen. Er volgt een speurtocht naar de papieren waarvan langzamerhand duidelijk wordt dat het tekst van Michiel de Ruyter is die in 1650 noodgedwongen in de haven van Agadir moest blijven.

De schrijver Peter van Beek komt op 2 januari 2008 naar het Mariniersmuseum voor een acteervertelling over zijn boek. Verkleed als zeventiende-eeuwer vertelt hij het spannende verhaal over de verdwenen brief van Michiel de Ruyter. Met zijn moderne toverlantaarn laat hij bijzondere zaken zien, natuurlijk zijn er ook zeemansliedjes te horen en wordt iedereen actief bij de voorstelling betrokken. Ben je 10 - 13 jaar dan is dit zeker wat voor jou! Kom en neem je vriend(in) mee. De voorstelling van Peter van Beek duurt 45 minuten. Voor de kosten hoef je het niet te laten € 5,- per persoon inclusief bezoek museum en de Michiel de Ruytertentoonstelling: Vol = vol dus schrijf je alvast in! Bij het Mariniersmuseum, Wijnhaven 7 - 13, in

Rotterdam (naast het Witte Huis) of maak het over op girorekening 4333531 t.a.v. Mariniersmuseum in Rotterdam onder vermelding van je naam, adres en woonplaats. Dan sturen we je het toegangsbewijs toe.

Legermuseum, Korte Geer, 2611 CA Delft, Tel.: 015 - 215 05 00

<http://www.legermuseum.nl/>



Als één van de eerste musea ter wereld, publiceert het Legermuseum in Delft zijn volledige collectie **kruisbogen** in een rijkgeïllustreerde, full colour **catalogus** in drie talen (eng- dui-ned).

In een bijbehorende expositie zijn ze allemaal tot maart 2008 te zien.

Op 10 november werd de catalogus gepresenteerd. De Duitse kruisboogdeskundige J. Sensfelder heeft de hele verzameling kruisbogen uit de Legermuseumcollectie beschreven en hield daarover voor een publiek van hedendaagse kruisboogschutters een interessante lezing. Hij benadrukte het belang van de collectie door de spreiding in geografie en tijd.

Voor elke bezoeker van deze expositie ligt een (Engeltalig) vouwblad klaar waar de hele verzameling overzichtelijk wordt gepresenteerd. Voor de echte

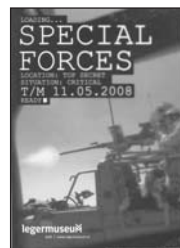
liefhebbers is in de catalogus te koop. Een prijzig maar uniek collectors item!

De catalogus begint met een historisch overzicht waarin het gebruik van de kruisboog in Europa centraal staat en een technische uitwijding over de diverse slotmechanismen gaat aan het catalogusdeel vooraf. Dan worden de objecten een voor een beschreven waarin vergelijkingen worden gemaakt met kruisbogen in andere, internationale collecties. Tot slot een lijst van meer dan honderd namen en merken van kruisboogmakers en bouten (pijlen). Met dit prachtig boekwerk gooit het Legermuseum en uitgeverij Eburon hoge ogen op een internationale, maar beperkte, markt.

De publicatie (ISBN978-90-5972-172-6) is voor € 69,90 te koop in de museumwinkel of te bestellen via www.legermuseum.nl.

Tot 11 mei 2008 is de expositie **Special Forces** te zien

De Special Forces zijn de supersoldaten van onze krijgsmacht. Ze voeren gevaarlijke missies uit overal ter wereld, onder de zwaarste omstandigheden. Actie is hun specialiteit: bergbeklimmen, duiken, parachutespringen en contraterreur. Wat ze precies doen is topsecret. Het Legermuseum geeft iets van hun geheimen prijs in de nieuwe presentatie Special Forces. Grijp deze unieke kans en duik onder in de spannende wereld van de commando's.



Het museum toont t/m maart 2008 prenten van politiek tekenaar **Fritz Behrendt**, die al meer dan 50 jaar de gebeurtenissen in de wereld vastlegt.

Nationaal Bevrijdingsmuseum, Wylerbaan 4, Postbus 144, 6560 AC Groesbeek

Tel.: 024 - 397 44 04

<http://www.bevrijdingsmuseum.nl/nl>

Van 18 oktober 2007 t/m 6 april 2008 loopt 'Helden en Heldinnen - over landmijnen en lef

Hoe ziet een clusterbom er uit? Hoe wordt kinderen bijgebracht waar ze niet mee mogen spelen? Zijn er dieren die kunnen leren om mijnen op te sporen? Waarom wordt een moeder van drie kinderen mijnenruimster? Wat doen Nederland en Europa en wat gebeurt er nog meer? Liggen al die mijnen er in 2040 ook nog? En wat vindt Loesje er eigenlijk van?

Deze tentoonstelling geeft ondubbelzinnig de antwoorden. Vooral op de vraag wat er gedaan wordt aan het mijnenprobleem. De hoofdrol is daarbij weggelegd voor de helden en heldinnen die het oorlogstuig helpen opruimen.

Museum Bronbeek, Velperweg 147, 6824 MB Arnhem, Tel.: 026-376 35 55
<http://www.cdc.nl/ktomm/>

20 januari 2008: **De Batak: cultureel programma met lezingen en film**
10 februari 2008: **Koloniale architectuur in Indonesië**
16 maart 2008: **Repatriëring uit Nederlands-Indië: cultureel programma met lezingen en film**
Op de 1^e, 3^e en 5^e zondagen van september 2007 t/m mei 2008 zijn er **Gamelanbespelingen**
Van 25 november 2007 t/m maart 2008 vinden **Decemberfeesten in Nederlands-Indië- cultureel programma** plaats.

Een dag in een reeks van vier thematische bijeenkomsten in de Kumpulan op het landgoed Bronbeek in de periode november 2007 t/m maart 2008.

Het programma richt zich op mensen met historische, culturele en literaire belangstelling voor het voormalige Nederlands-Indië en Indonesië.

De organisatie is in handen van de Stichting Kumpulan Bronbeek en de Werkgroep Indisch Erfgoed Apeldoorn, in samenwerking met het Koninklijk Tehuis voor Oud-Militairen en Museum Bronbeek.

Indisch Herinneringscentrum naar Bronbeek

Op het landgoed Bronbeek in Arnhem komt een nieuw Indisch herinneringscentrum. Het Indisch Herinneringscentrum is de opvolger van het Indisch Huis in Den Haag, dat in 2006 haar deuren moest sluiten vanwege financieel wanbeheer.

Dat schrijft staatssecretaris Bussemaker van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, samen met staatssecretaris Van der Knaap van Defensie, in een brief aan de Tweede Kamer. Om een alternatief te vinden voor het Indisch Huis, zijn in opdracht van het ministerie van VWS vier mogelijke locaties onderzocht: Den Haag, Amsterdam, Utrecht en Arnhem. Landgoed Bronbeek in Arnhem biedt de beste mogelijkheden. Bronbeek heeft al een duidelijk Indisch karakter, krijgt nu al 20.000 bezoekers per jaar, ligt centraal en is zeer toegankelijk voor grote groepen bezoekers.

Het Indisch herinneringscentrum zal de Tweede Wereldoorlog in Azië, met daarbij de voor- en nageschiedenis, voor een breed publiek presenteren. Uit onderzoek blijkt dat slechts de helft van alle Nederlanders iets afweet van de oorzaak en gevolgen van de Tweede Wereldoorlog in Azië. Het centrum zal zich vooral richten op de Japanse bezetting van Nederlands-Indië, de zogenaamde Bersiapperiode (de onafhankelijkheidsstrijd die direct na de Japanse aftocht begon), de repatriëring van Indische Nederlanders en de integratie van deze groep in Nederland.

Ook zal het centrum een ontmoetingsplek zijn voor Indische Nederlanders, waar zij herinneringen kunnen delen en herdenken.

Het bestuur van het centrum staat onder voorzitterschap van de heer E.F. Stoové (voorzitter van de Raad van Bestuur van de SVB). Verder bestaat het bestuur uit mevrouw W.Sorgdrager (lid Raad van State), mevrouw V. Nijhof-Schippers (voorzitter van de Indische jongerenorganisatie Nasi Idjo), de heer S.B. Go (algemeen directeur Go-Tan) de heer C.N.J. Neisingh (generaal-majoor b.d.) en de heer J.W. Kelder (vice-admiraal) Commandant der Zeestrijdkrachten.

Het bestuur heeft gekozen voor de naam "Indisch Herinneringscentrum Bronbeek".

Het ministerie van VWS geeft een jaarlijkse instellingssubsidie en eenmalig één miljoen euro voor de inrichting van de presentatie. Eind 2008 wordt het aparte traject Indisch erfgoed (onderdeel van programma Erfgoed van de Oorlog) overgedragen aan het centrum. Het ministerie van Defensie zal het algemene beheer van het landgoed, het verzorgingshuis voor oud-militairen en het museum op zich nemen.

Documentatiegroep '40-'45, Den Haag, Tel.: 0182-309644
<http://www.documentatiegroep40-45.nl/>

De evenementen van de Documentatiegroep in 2008 zijn: op 2 februari 2008 de **Militaria- en Documentatiebeurs in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen**

Wijzigingen voorbehouden. Als u zich bij de ingang met het lidmaatschapskaartje M&H meldt als lid van onze vereniging betaalt u het entreegeld, zoals dat geldt voor de leden van de Documentatiegroep '40-'45, t.w. € 1,40. Ook is het voor onze leden mogelijk, uiterlijk de zaterdag vóór de beursdag, schriftelijk tafelruimte te reserveren (maximaal 3 strekkende meter à € 3,50 per strekkende m.) bij de heer J. Fioole, Eiland 163, 4143 EW Leerdam, tel.: 0345 - 61 30 77.

Oorlogs- en Verzetmuseum

<http://www.ovmrotterdam.nl/>

Het museum is in verband met verhuizing momenteel gesloten.

De verwachting is dat wij begin 2008 weer openen in ons nieuwe onderkomen aan de Coolhaven.

Museum Nederlandse Cavalerie-Amersfoort

<http://www.cavaleriemuseum.nl>

Adres: Bernhardkazerne, Barchman Wuytierslaan 198, Amersfoort, Tel.: 033 - 466 19 96

Openingstijden: dinsdag t/m vrijdag: 10.00-16.00 uur (legitimatiebewijs meenemen!).

Rondleidingen mogelijk na afspraak.

Tot 28 december 2007 heeft u nog de kans **Beelden uit Bosnië** te zien!

Joegoslavië dreigde na het overlijden van Tito in 1980 als federatie uiteen te vallen. Slovenië en Kroatië verklaarden zich in 1991 als eersten onafhankelijk van het oude Joegoslavië, Bosnië-Herzegovina volgde in 1992. De daarmee gepaard gaande gewapende conflicten hebben in de periode 1992 - 1995 ca 97000 inwoners het leven gekost. De VN en later de NAVO grepen in waarbij ook Nederland een bijdrage leverde aan de diverse interventies.

In maart 2006 maakten de directeur collecties en de fotograaf van het Legermuseum een fotoreportage van de Nederlandse militaire aanwezigheid in Bosnie-Herzegovina. Stille getuigen op verlaten compounds.

De presentatie van de foto's, in bruikleen van het Legermuseum, is aangevuld met diverse attributen uit het Cavaleriemuseum. Een DVD-presentatie geeft een uitstekend overzicht van de belangrijkste aspecten van die periode. Er zijn foto's van de uitkijkpost aan de ingang van de compound Potocari en van de parkeerplaats en de fabriekshal. Duizenden vluchtelingen zochten daar destijds een veilig onderkomen.

Een tentoonstelling die een goed overzicht geeft, soms met simpele verstilde beelden. Beelden van vroeger die je gewoon aan het denken zetten. En dat is precies de bedoeling.

“DAF-pantserwagens voor de regimenten huzaren”

Momenteel worden bij het Museum Nederlandse Cavalerie te Amersfoort maatregelen getroffen om het manuscript “DAF-pantserwagens voor de regimenten huzaren” van vrijwillig museummedewerker drs. J.A. Bom als eigen uitgave te realiseren.

In het boek, dat met foto's en technische tekeningen wordt geïllustreerd, wordt aandacht besteed aan:

- Het ontstaan en de vorming van de pelotons pantserwagens voor vier gedeeltelijk gemotoriseerde regimenten huzaren, die per 1 mei 1940 werden geformeerd;
- de ontwikkeling bij DAF van de pantserwagen M. 39, de aanschaffing van twaalf van deze pantserwagens voor de regimenten huzaren en de plannen om nog een serie van dertien stuks aan te schaffen.
- het Nederlandse gebruik van pantserwagens M.39 gedurende de mobilisatie en oorlogsdagen in 1940 en het latere Duitse gebruik van buitgemaakte pantserwagens M.39.
- de plannen, die na de Tweede Wereldoorlog hebben bestaan, om voor de Nederlandse cavalerie weer pantserwagens van dit model bij DAF te laten bouwen.

De uitvoering wordt ingenaaid, het formaat A4 en de omvang omstreeks 140 pagina's. De uitgave wordt slechts 500 exemplaren groot. Naar verwachting bedraagt de verkoopprijs omstreeks € 22,50 (inclusief 6% BTW maar exclusief verzendkosten).

U wordt verzocht schriftelijk uw belangstelling kenbaar te maken en alvast uw exemplaar te reserveren bij: Cavaleriemuseum, t.a.v. J.A. Bom, Postbus 3003, 3800 DA Amersfoort of per email ja.bom@mindef.nl

Geniemuseum

Adres: Lunettenlaan 201, 5623 NT Vught, Tel.: 073 - 688 18 67

<http://www.geniemuseum.nl/>

Vrijdag 28 september was het dan zover... het Geniemuseum werd op de kaart gezet. In aanwezigheid van de nodige militaire autoriteiten, (o.a. Regimentscommandant Regiment Genietroepen, plv Directeur Dienst Vastgoed Defensie) civiele autoriteiten (de burgemeester van Vught, de heer van de Mortel), maar ook van museale collega's (o.a. directeur Brabantse Museumstichting, plv directeur Noordbrabants Museum, directie Liberty Park Overloon) werd een bijzonder programma vertoond, gevolgd door een Open Huis.



Met het binnentreden van het actieve vaandel werd het Geniemuseum formeel "Huis van het Regiment Genietroepen". Het bureau van de Regimentscommandant, "de zetel" van het regiment, is voortaan in het museumgebouw gevestigd. Het Geniemuseum zal ruimte geven aan tal van regimentsactiviteiten, zoals beëdigingen. De aanwezige museumbezoekers zullen dan worden uitgenodigd om hieraan deel te nemen cq hiervan getuige te zijn, zo verzekerde regimentscommandant kolonel Tjeerd de Vries.

Uiteraard is en blijft het Geniemuseum ook een Geregistreerd Museum. Dat bleek onder andere uit het feit dat de parate Genie, om precies te zijn 11 Luchtmobiele Geniecompagnie, een bijzonder cadeau aanbood. Met een Cougar heliëchter en de nodige luchtmobiele genisten voor de beveiliging, werd een een Peljob overgedragen. Een Peljob is een mini bouwmaschine, die onder meer is gebruikt in Irak en Afghanistan.

Verder ontving de museummanager uit handen van de regimentsadjutant een originele "Smits"! Het gaat om de eerste uniformkundige plaat van Frans Smits sr uit 1985, die gewijd is aan de uniformen van het Regiment Genietroepen en destijds is gemaakt in opdracht van de Vereniging van Officieren Genie. Het origineel is nu in museale handen, terwijl de regimentsadjutant werd verblijd met een prachtige reproductie ter vervanging voor op zijn kamer.

Een fotoreportage van die middag is te vinden op www.geniemuseum.nl.

Het Geniemuseum, aan de Lunettenlaan 102 (Entree € 2,- p.p.) is voortaan open van dinsdag tot en met vrijdag van 10.00 tot 16.00 uur.

p.s. van de redactie:

Zou de minister-president wel blij zijn dat het 'Genielied' wordt gezongen? Of is SODEJU geen echte vloek?

Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)

<http://www.nimh.nl/nl>

Leeswijzer Over De Militaire Geschiedenis Van Afrika

Nederland is al decennia lang betrokken bij het wel en wee van Afrika, met ontwikkelingshulp en met militairen die een bijdrage leveren aan vrede en veiligheid of humanitaire taken verrichten. Om wegwijs te worden in de veelheid aan informatie over het continent is de *Militair-historische leeswijzer Afrika* samengesteld. Hierin bijna vijftig boeken die door het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) zijn geselecteerd en van een toelichting zijn voorzien.

De leeswijzer is bedoeld voor militairen die op uitzending gaan, voor hun thuisfront, voor het overige Defensiepersoneel en voor andere geïnteresseerden. De keuze is ge-



vallen op een mix van wetenschappelijke studies, journalistieke werken en persoonlijke impressies. De drie regio's die in het recente verleden het zwaarst door wapengeweld zijn geteisterd, krijgen extra aandacht: Centraal-Afrika, de Hoorn van Afrika en West-Afrika. De leeswijzer sluit af met een aantal titels over kindsoldaten.

De moeilijkheidsgraad van de boeken is met sterren aangegeven: hoe meer sterren, hoe moeilijker de inhoud. Er staan uitsluitend boeken op de lijst die nog in de verkoop zijn. De meeste titels zijn raadpleegbaar in de bibliotheek van het NIMH of zijn opvraagbaar bij andere defensiebibliotheken. De *Militair-historische leeswijzer Afrika* is verkrijgbaar bij het NIMH (tel. 070 - 316 58 36).

Rini Hofstra,

*dochter van kwartiermeester D.F. de Ruyter,
één van de overlevenden van de ramp met de Abosso.*

REACTIE

op het artikel van Lucas Bruyn in Mars 2007-3: "De waarheid staat gedrukt in boeken"

Het eerste wat mij opviel in het artikel was dat Bruyn de onderzeebootcommandant Ltz .Coumou min of meer verantwoordelijk stelde voor het verlies van het grootste deel van zijn bemanning en had zich verbaasd dat hem daarover in Londen geen kritische vragen waren gesteld.

Hij ging uit van de gedachte dat de bemanning van de KXII een eigen reddingssloep was toegewezen. Iedereen die gevaren heeft weet dat het zo niet gaat. Je wordt ingedeeld naar gelang je slaappleaats. In iedere hut staat aangegeven bij welke sloep je bent ingedeeld. Ik mag uit ervaring spreken. Op de eerste vaardag wordt een oefening gehouden van de sloepenrol. Op een signaal ga je met je zwemvest (ook in de hut aanwezig) naar je toegewezen sloep op het sloependek. Dat zal op de Abosso niet anders geweest zijn.

Zo'n oefening is vooral van belang om de weg naar dat sloependek te leren kennen.

Daarom, in Londen werden vragen van algemene bekendheid niet gesteld.

Maar Coumou is kennelijk de kwade pier want Bruyn concentreert zich nogal op de verslagen die van hem werden opgenomen. Hij maakt er een punt van dat de verslagen van 1942 en 1954 niet hetzelfde zijn. Als je twaalf jaar later gevraagd wordt het verhaal nog eens uit je geheugen op te schrijven is er in de tussentijd wel iets met je gebeurd. Er heeft een verwerking plaats gehad en je kunt gevoelens beter benoemen. Die worden er dan aan toegevoegd en ook feiten die pas later duidelijk zijn geworden zoals het oppikken van de drenkelingen. Want dat waren gewoon zijn eigen mannen die de sloep hadden laten zakken en daarna vanaf het sloependek waren gesprongen en gedoken.

Bruyn heeft weinig inlevingsvermogen en dat is een gebrek als je een ramp van zo'n grote omvang wilt reconstrueren.

Het laten zakken van de sloep no. 5 staat in Coumou's verslag van 1942 perfect omschreven.

Precies zo heeft mijn vader het altijd verteld.

Ik kan natuurlijk alleen maar ingaan op de dingen die ik uit overlevering zeker weet. Zeker weet ik o.a. dat de heer Gommers mijn vader nooit ontmoet en gekend heeft.

Ook weet ik zeker op welke manier mijn vader in de sloep is gekomen.

Vanaf het sloependek dook hij de golven in. Dat is simpel gezegd maar zo eenvoudig was het natuurlijk niet. Wij, zijn familieleden, weten wat er door hem heen gegaan is toen hij die beslissing moest nemen. Het was de enige manier die voor hem over bleef omdat zijn handen gewond waren geraakt bij het neerlaten van de sloep en hij dus niets meer kon vasthouden. Bruyn bedenkt dat hij dat tegen de wind in gedaan zou hebben. Ik heb gelezen dat de koers NO was en de wind NW.

Aan stuurboord heb je de wind dan mee. De wind was niet zo hard maar de zee was behoorlijk hoog, dat is dus een voordeel geweest bij de sprong en de duik.

Het is heel grievend om nu te moeten lezen hoe na 65 jaar een man achter een bureau met een gra-

denboog en een liniaal zit uit rekenen dat zoiets niet mogelijk is geweest. Bruyn vergeet voor het gemak dat er drie getuigenverklaringen (waaronder die van Ltz. Coumou 1942 en kwartiermeester May 1942) zijn waarin staat dat het schip zich weer ophief voordat de tweede torpedo kwam, een kwartier na de eerste. Toen was de sloep inmiddels los van het schip en zat iedereen erin. Dat gegeven paste zeker niet in zijn verhaal.

Bij het verder lezen valt op hoe obsessief bijna Bruyn wil aantonen dat Coumou zijn mannen in de steek heeft gelaten. Coumou gebruikte het aperitief met zijn onderofficieren toen de eerste treffer kwam. Dat waren volgens Bruyn 16 onderofficieren. Coumou had het grootste deel van zijn bemanning bij de hand kunnen nemen. In werkelijkheid waren het 6 onderofficieren. Bruyn dacht dat korporaals/kwartiermeesters ook o.o. zijn. De korporaals zaten bij de manschappen en niet in het o.o.-verblijf. Natuurlijk heeft het gezelschap zich toen verspreid op weg naar eigen doel en verantwoordelijkheid. Coumou had maar één gedachte: zijn regenjas waar zijn standaard uitrusting bij calamiteiten in opgeborgen zat. Gelukkig is hij erin geslaagd om die onder moeilijke omstandigheden nog uit zijn hut te halen. Zonder dat scheermes was het niet gelukt om los te komen van het schip en waren ze mee gezogen de diepte in.

“De waarheid staat gedrukt in boeken”, een leuke cynische titel want we weten dat het met die waarheid niet altijd goed zit. Maar er mogen geen onwaarheden aan de geschiedenis worden toegevoegd. In zijn nawoord kan hij niet meer goed maken wat hij daarvoor aan verdachtmakingen heeft geuit. Het is vandaag precies 65 jaar geleden en de Nederlandse onderzeebootmannen die het hebben overleefd, kregen nooit waardering voor hun daden. Ze kunnen zelfs nu nog een trap na krijgen. Niemand heeft ooit iets opgeschreven behalve Ltz. Coumou, op verzoek, omdat hij de oudste in rang was.

Dat er veel meer Engelse verklaringen zijn genoteerd is begrijpelijk om twee redenen.

1. Het was een Engels schip en
2. De Engelsen gaan anders om met hun helden.

Engeland is vele jaren de grootste macht ter wereld geweest met zijn vele koloniën. Vooral op zee voelde Engeland zich oppermachtig. Al is dat wel na de tweede wereldoorlog veranderd, toch zingen ze nog steeds “Britannia rules the waves.”

Engeland eert zijn helden en veteranen vanuit een lange traditie.

Een Engelsman heeft geen last van valse gêne als hem heldendom wordt aangeleund. Integendeel, in geval van kwartiermeester May merken we dat hij de “waarheid” nog een beetje geholpen heeft. Zij krijgen de ruimte om hun verhaal te doen en er wordt naar hen geluisterd.

In Nederland deden we dat anders. We zijn trots op onze nuchterheid en zeggen altijd “Doe maar gewoon.” Tegenwoordig staat er een leger van hulpverleners klaar als men iets ergs heeft beleefd. Toen was dat niet zo. Men ging heen, deed zijn werk en moest maar zien hoe men het redde.

De ander kant.

Alles heeft twee kanten zo ook dit artikel. Na het zuur komt het zoet.

Vader/grootvader en echtgenoot (moeder leeft nog steeds) is 21 jaar na zijn dood weer helemaal terug. Hij is weer het onderwerp van gesprek en er worden herinneringen opgehaald.

Eén herinnering wil ik gebruiken als afsluiting.

Toen hij na de torpedering in Liverpool aankwam is hij zes weken de gast geweest van een belangrijke medewerker van een scheepvaartmaatschappij die Nederlander was. Hij heeft het daar heel goed gehad. In die periode werd hem gevraagd mee te doen in een Engelse oorlogsfilm. Daar kon hij smakelijk over vertellen. Hij had een rol van Duitse matroos in een onderzeeboot die lek geschoten werd. Opnieuw vonden we dat het zo jammer was dat we die film nooit gezien hadden. Toen kwam ik op het idee om de titel van de film “Western Approaches” in te tikken bij GOOGLE. Wat schetste mijn verbazing dat de (kleuren)film op DVD uitgebracht is en in Engeland te bestellen was. Vier dagen later hadden we hem in huis en... ja hoor, daar stond hij links achter de periscoop met een matrozenmuts met hele lange linten, en een fractie van een halve seconde was zelfs

zijn profiel in beeld.

Hij heeft de film zelf ook nooit gezien want hij was weer met een onderzeeboot op weg naar Australië toen hij in de bioscopen verscheen. Hij kende ook het verhaal niet, alleen maar dat kleine stukje waar hij zelf aan mee deed.

Daarom was het zo verrassend te zien dat de film ging over datgene wat hij kort daarvoor zelf beleefd had. Een life-boat die na zoveel uren wordt opgepikt door een schip uit een konvooi. We weten nu hoe zo'n sloep er uit gezien heeft met een rood/bruin zeiltje. Er waren mooie opnames bij op zee. Wat ons nog meer opviel was dat er elementen in die film zitten die vader ons verteld had. Zou er in Engeland toch iemand zijn geweest die met belangstelling naar zijn belevenissen heeft geluisterd? Op de titelrol zagen we de naam langskomen van de eigenaar van de scheepvaartmaatschappij waar hij gastvrijheid genoot. als medeproducent.

Wat een leuke manier om na 65 jaar te herdenken.

J.J. Coumou

(Nog een) ingezonden brief

REACTIE (2)

op het artikel van Lucas Bruyn in Mars 2007-3:

"De waarheid staat gedrukt in boeken"

Toevalligerwijze kreeg ik via familie een exemplaar van uw blad (nr. 3 41^e jrg.) onder ogen.

Het interessante artikel van de heer L. Bruijn trok bijzonder mijn aandacht, daar het over een achterneef van vaders zijde ging.

Mijn complimenten voor zijn gedegen onderzoek en vasthoudendheid om een tip van de sluier op te lichten inzake een "vermissing" van zijn oom en naamgenoot tijdens WOII.

Alleen frappeerde het mij, dat de aanvankelijke opzet van zijn artikel zoveel argwaan aan de dag legde betreffende R.C.J. Coumou. Zijn rapporten waren niet met elkaar in overeenstemming, hij had slechts een jaar onderzeebootervaring, zat in de verkeerde reddingsboot, kortom had hij misschien de dood van zijn familielid kunnen voorkomen?

Een begrijpelijke gedachte, maar uit zijn relaas is m.i. op te maken dat andere factoren de dood van zoveel schepelingen bepaalden.

Gelukkig is hij in zijn nawoord wat milder in zijn oordeel.

Maar als je de gebeurtenissen van die oktobernacht in 1942 voor ogen tracht te halen:

Een getorpedeerd schip dat zwaar slagzij maakte, verlichting die uitvalt, grote chaos en paniek, een zeer ruwe zee, striemende wind en regen, duisternis en een beschadigde reddingsboot, dan is het zeker bewonderenswaardig, dat wegens doortastend optreden van genoemde Coumou nog een aantal manschappen het leven is gered.

DRIE PUBLICATIES OVER VESTINGWERKEN

Als eerste een kaart van Frankrijk met alle

werken/belegeringen van Vauban; ook met foto's.

Op de achtergrond van de kaart een meertalige, zeer beknopte, toelichting op vestingbouw, methode van aanvallen en biografie van Vauban.



La France de Vauban - carte touristique

Toeristische kaart 1 : 1.000.000, uitgegeven door het Instituut Geographique National (Frankrijk);

€ 4,50; ISBN 978-2-7585-0171-8

verkrijgbaar bij: Stichting MENNO VAN COEHOORN

adres: Mariaplaats 51, 3511 LM te Utrecht.
tel.: 030 - 231 22 30
fax: 030 - 231 20 30

Erfgoedgids 5: Een gordel van beton, De Antwerpse Pantserforten De pantserforten van Antwerpen

Honderd jaar geleden, op 30 maart 1906, stemde de Belgische regering een wet die er voor zou zorgen dat de provincie Antwerpen vandaag een ongekende schat aan militair erfgoed heeft: de buitenlinie rond Antwerpen.

Tussen 1909 en 1913 werden elf nieuwe betonnen forten en twaalf betonnen schansen in een grote boog rondom de stad opgetrokken. Over een gebied van meer dan 100 kilometer, van aan de Schelde in Stabroek tot in Bornem werden op drieëntwintig werven verdedigingswerken volgens de modernste technieken gerealiseerd. Antwerpen werd daarmee, na Parijs, de grootste vesting van Europa. In deze nieuwe erfgoedgids gaat auteur Robert Gils dieper in op de ontstaansgeschiedenis van de buitenlinie rond Antwerpen. Hij analyseert de bouw en de uitrusting van de diverse bouwwerken, maar geeft de lezer tevens een indringende kijk op het leven van de gewone soldaat in de garnizoenen van de vestingartillerie. Uiteraard komen de Duitse belegering en bezetting uitvoerig aan bod. Deze vijfde publicatie in de reeks Erfgoedgidsen kwam tot stand met de medewerking van het Simon Stevin Vlaams Vestingbouwkundig Centrum, waarvan de auteur voorzitter is.

Het boek is rijk geïllustreerd met unieke archiefdocumenten, oude postkaarten en nog nooit getoonde foto's. Het bevat 96 pagina's en ongeveer 100 afbeeldingen. ISBN 9076099693

Bestellen en informatie

De erfgoedgidsen kosten 10 euro en zijn verkrijgbaar bij het departement Cultuur van het Provinciebestuur Antwerpen,

Koningin Elisabethlei 22 te 2018 Antwerpen.

Contact per email : marie-claire.govaerts@admin.provant.be; per telefoon 03 240 64 10

Staats-Spaanse Linies

www.staatsspaanselinies.nl

De Staats-Spaanse Linies zijn de restanten van zestiende en zeventiende eeuwse militaire verdedigingswerken die zijn aangelegd tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648). De linies liggen in het grensgebied van Zeeuws-Vlaanderen en België. De linies hebben niet alleen een belangrijke rol gespeeld in de vorming van Zeeuws-Vlaanderen en Belgisch-Vlaanderen, maar ook in de verdere geschiedenis van Nederland en België. Een groot deel van deze linies is nog in het landschap terug te vinden en leeft nog volop door de structurerende werking en herkenbaarheid in het landschap, de waarde als cultuurhistorisch erfgoed, de aansluitingen op de ecologische hoofdstructuur en als toeristisch-recreatieve attracties.

Hiervan is een toeristische kaart (vochtbestendig!) uitgegeven waarop alle werken te vinden zijn, ook is een (Belgische) DVD uitgebracht over de 80-jarige Oorlog in dit gebied.

Verkrijgbaar bij VVV-bureaus in Zeeuws-Vlaanderen. Wordt niet opgestuurd.

€ 2,95 voor de kaart € 9,95 voor de DVD.

als voorbeeld adres Vestiging Sluis; St. Annastraat 15; 4524 JB Sluis;

Tel.: 0117 - 46 17 00; Fax: 0117 - 46 26 84; e-mail: sluis@vvvzv.nl



NICO GELDHOF VOLTOOIT OPUS MAGNUM

Met het 3e deel over Squadron 320 in oorlogstijd (het personeel) is de trilogie compleet (eerder verschenen 'operaties' en 'vliegtuigen')
Alle drie de delen samen bevatten ruim 1100 honderd pagina's geschiedenis over de periode tijdens de tweede wereldoorlog. Voor iedere verzamelaar van de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis is dit een naslagwerk van kwaliteit. In deel 3 vindt u de overzichten, registers en aanvullende informatie.

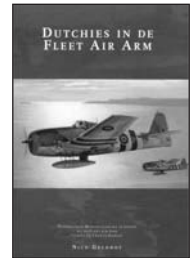


'Alle hens' van 320 squadron

bijzonderheden: 30 x 21(A-4), 150 pagina's, hardcover, € 29,50
uitgever: Geromy BV, Gageldijk 83, 3602 AJ Maarsse, 030 - 261 72 21

Een ander boek van Geldhof over Nederlandse marinevliegers in dienst bij de Fleet Air Arm is bij dezelfde uitgever verschenen.

N. Geldhof (1929) heeft al jarenlang een fascinatie voor de historie van de Marine Luchtvaartdienst. Sinds zijn pensionering bij Shell International is hij als vrijwillig medewerker verbonden aan het voormalige Instituut voor Maritieme Historie, dat sedert 2005 na een fusie is opgenomen in het thans geheten Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag. Dankzij de geboden faciliteiten van genoemde instelling kon een diepgaand onderzoek naar diverse facetten uit de rijke MLD-historie worden gepleegd.



Dutchies in de fleet air arm

bijzonderheden: 30 x 21(A-4); 270 hardcover; € 44,90; ISBN 90-672-0398-x
uitgever: Geromy BV, Gageldijk 83, 3602 AJ Maarsse, 030 - 261 72 21

STUDIEDAG

Stichting Studiecentrum Eerste Wereldoorlog ism Erasmus Universiteit, Rotterdam.

www.ssew.nl

Op vrijdag 21 september j.l. is alweer de 6^e studiedag van de SSEW gehouden.

De belangstelling is nog steeds groeiende.

uit de jaarrede van de voorzitter, de heer Andriessen:

Vorig jaar sprak ik hier op deze plaats van een explosie van interesse in ons land voor de periode 1914-1918. Ook dit jaar heeft deze tsunami van interesse zich wederom voortgezet.

Het aantal boeken over de Eerste Wereldoorlog is wederom verheugend toegenomen. Met trots noem ik ook onze eigen serie-uitgave, "De grote oorlog, kroniek 1914-1918". Waarvan we u vandaag al weer deel 15 kunnen overhandigen. Hierin hebben inmiddels zo'n 120 Nederlandse auteurs zo'n 4000 blz kennis over de eerste wereldoorlog toegevoegd en ook voor deze serie bestaat grote belangstelling. Maar het blijft niet bij boeken alleen

Opvallend is de interesse welke zich via internet manifesteert en ik noem dan als voorbeeld het 'Forum Eerste Wereldoorlog' dat nu, in de twee jaar van haar bestaan zo'n 1400 leden telt, hard op weg is naar de 6 miljoen pageviews en dat ca 10.000 x per dag wordt bekeken, voorts de uiterst interessante Eerste-Wereldoorlog site van de heer Menno Wielinga en niet te vergeten onze eigen site www.ssew.nl

Het is eveneens verheugend hier te kunnen melden dat de Eerste Wereldoorlog voor het eerst weer is opgenomen als eind-examenonderwerp voor HAVO en VWO in 2008 al ben ik helaas niet onder de indruk van de nogal oppervlakkige inhoud welke te vinden is in het examenkatern geschiedenis, genaamd "de studiegids". Het



is teleurstellend dat zo'n katern wordt gepubliceerd, juist nu de Eerste Wereldoorlog eindelijk weer op het examenprogramma staat waardoor de leerlingen wederom niet de juiste en meest recente informatie ontvangen over een periode die niet alleen voor de wereldgeschiedenis maar ook voor ons land toch van zeer groot belang is geweest. Zo blijft de mythe gehandhaafd. Een m.i gemiste kans!

Naast meer en minder bekende sprekers gaf de winnaar van de jaarlijkse scriptieprijs Drs CHR. Knijff een lezing over zijn scriptie: **EDITH CAVELL. Een bittere herinnering aan de Eerste Wereldoorlog. Problemen met de representatie van een oorlogsheldin tussen 1915 en 1928.**

Aansluitend een presentatie van een flink aantal nieuwe boeken over WOI van uitgeverij Aspekt - die ook de jaarboeken (kroniek WOI) uitgeeft, waarin de winnende scripties worden gepubliceerd.

Kathie Somerwil-Ayrton

The train that disappeared into history

The Berlin - to - Bagdad Railway and how it led to the Great War

ISBN 90-951-573-2, Text in English, Paperback € 24,95

Het grote Duitse plan van een spoorweg van Berlijn naar Bagdad is een boeiende geschiedenis. De auteur beschrijft, tot in detail, de ingewikkelde geschiedenis van de gebieden waardoor de lijn was gepland (o.a. Balkan, Midden-Oosten).

De spoorweg was een symbool voor de politieke ambities van het Duitse keizerrijk, als antwoord op Britse en Franse dominantie.

De Eerste Wereldoorlog haalde een streep door de rekening.



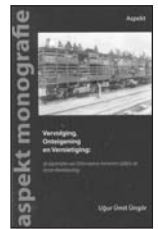
Ugur Umit Ungor

Vervolging, onteigening en vernietiging:

de deportatie van Ottomaanse Armeniërs tijdens de Eerste Wereldoorlog.

ISBN 90-5911-535 X; € 14,95

Dit beknopte werkje over de Armeense genocide m.b.t. Nederland door de jonge auteur is mede door de uitgebreide literatuurlijst (over deze kwestie is al veel meer over geschreven en is dus bekend) een zeer interessant boek: de auteur is op dit moment promovendus aan de universiteit van Amsterdam en zal in zijn proefschrift uitgebreid op deze zaak ingaan. Een aanrader!



Felko R.S. van Asperen de Boer

De Frans-Duitse oorlogen

een tragedie in drie bedrijven

ISBN 90-5911-567-8; € 24,95

Niet een gemakkelijk boek maar zeer leerzaam. Vooral m.b.t. oorzaken, achtergronden en onvermijdelijkheid. Een interessante literatuuropgave (167). De auteur zegt dat men beter kan spreken over de Duits-Franse oorlogen, dan Frans-Duitse oorlogen. Hetgeen genoeg zegt over de schuldvragen. Lees het!



redactie: Andriessen, Pierik

De Grote Oorlog Deel 13

ISBN 90-5911-185-0, Paperback € 24,95

Op een betere kwaliteit papier afgedrukte foto's:

- Zwischen Arras und Peronne
- The Official Story of the Canadian Expeditionary Force
- Die Unsterbliche Landschaft, die Serbisch-Macedonische Front

en teksten:

- Kriegsbuch für die Jugend und das Volk
- Unsere Arme im Kampf

De Grote Oorlog Deel 14

ISBN 90-5911 -534-1, Paperback € 24,95

Met o.a. bijdragen van onze leden: Hans van Lith over de treinramp bij Hamont en dr S.J. de Groot over het Duitse Marinekorps



De Grote Oorlog Deel 15

ISBN 90-5911 -630-5, Paperback € 24,95

met o.a. een bijdrage van Vincent Kramers over belangenbehartiging door Nederland tijdens WO1.

Oproep

Nieuws voor 'Militariade', zoals gegevens over tentoonstellingen, s.v.p. vòòr 15 januari 2008 schriftelijk sturen naar de redactiemedewerker: drs. P.I.M. Evers, Kamperfoeliehof 6, 3852 GE Ermelo. Bij voorbaat dank!

IN MEMORIAM

F.J. van Lier

14 december 1930 - 7 november 2007

**Initiatiefnemer, mede-oprichter en erelid
Generaal-majoor der Koninklijke Marechaussee b.d.**



Frans van Lier is dood. Na een lang ziekbed heeft hij op 7 november 2007 de ongelijke strijd moeten opgeven. Op 12 november hebben we hem de laatste eer bewezen in het Crematorium van Emmen.

In 1966 stond Frans aan de wieg van onze vereniging. Hij nam het initiatief om anderen, waarvan hij wist dat ze militair-historisch geïnteresseerd waren, aan te schrijven en de belangstelling te peilen voor de geboorte van een algemeen militair-historische vereniging. Voorbereidende vergaderingen vonden plaats op zijn werkplek bij de Staf van het Wapen. Frans vulde het (ook weer bij de Staf) gestencilde "mededelingenblad", dat is uitgegroeid tot het huidige verenigingsorgaan, *Mars et Historia*. Daarna publiceerde hij nog lange tijd weetjes en koopjes in zijn rubriek *Militariade*.

Tijdens de jaarlijkse bijeenkomsten van de vereniging vervulde Frans lange tijd op onnavolgbare wijze en met veel plezier de functie van veilingmeester. Optredend als zijn assistent maakte ik geregeld mee dat door zijn prima presentatie het Diekerhoff-fonds, waarin de opbrengst van de veiling werd gestort, kon worden gespekt.

Frans is ook vele jaren actief geweest in het bestuur. In de voorperiode en de beginjaren als secretaris, daarna als vice-voorzitter, als “gewoon” bestuurslid en tenslotte als adviseur.

De gastvrijheid in het Marechausseemuseum gedurende zijn termijn als directeur/conservator was enorm. Bijna alles kon, tot lunchen bij het echtpaar Van Lier thuis aan toe. Vanwege zijn grote verdiensten voor de vereniging werd Frans in 1993, toen hij als bestuurslid aftrad, tot erelid benoemd. De oorkonde, die hem bij die gelegenheid werd uitgereikt, heeft nog steeds een centrale plaats in de vitrinekast, die in de flat in Emmen staat. Hoewel Frans het zelf niet zo liet merken, was hij er dus wel verguld mee.

Frans belde mij een paar maanden geleden, om zelf aan het bestuur te melden dat bij hem leverkanker was vastgesteld. Toch wel onthutst door het onverwachte nieuws merkte ik op dat hij zo nuchter klonk. Met verbazing in zijn stem antwoordde Frans “Ja, natuurlijk.” Ten eerste was het voor hem geen nieuws, maar bovendien is het zinloos om je op te winden over iets waar je niets aan kunt doen.

Toen bleek dat eventuele behandelingen alleen maar uitstel zouden betekenen, met mogelijk de nodige beperkingen, was Frans ook heel resoluut. Dan maar niet behandelen. Ik heb hem nog een paar keer opgezocht in het hospice, waar hij zijn laatste weken doorbracht. Helaas was het niet doenlijk voor Ans om hem thuis te verzorgen. Frans werd lichamelijk steeds minder, maar geestelijk niet. Hij wist steeds precies wat hij wilde, en dat kreeg hij nog steeds voor elkaar.

De termen “doorzettingsvermogen” en “vasthoudendheid” karakteriseren Frans van Lier. Niet voor niets begon hij zijn zonder meer glanzende militaire carrière van ruim 35 jaar als gewoon dienstplichtige bij de veldartillerie, maar sloot die af - in de rang van generaal-majoor - als Commandant van het Wapen der Koninklijke Marechaussee tevens Gouverneur van de Residentie, en Adjutant in buitengewone dienst van Hare Majesteit de Koningin.

Laten wij ons Frans van Lier herinneren met het respect en de dank die hij heeft verdiend, en met de vriendschap die velen van ons voor hem voelden.. Dat hij ruste in vrede.

Wil Zaagman

Teo van Middelkoop

GENERAAL WINKELMANKAZERNE, EEN ERESALUUT

1 Nunspeet,
'Ons Leger'

Het was op een koude en zwaarbewolkte najaarsdag in 1973 toen er in Nunspeet een ceremonie plaats vond die een vergeten 'zoon des Vaderlands' op de voorgrond plaatste. De enige opperbevelhebber die het Nederlandse leger onder oorlogsomstandigheden heeft gecommandeerd, werd geëerd met een bronzen borstbeeld. We hebben het over generaal Henri Gerard Winkelman.

Initiatiefnemer was de voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Ons Leger', generaal-



majoor b.d. van de Koninklijke Marechaussee H.J. Amelink. Hij had gezorgd voor het borstbeeld en de 'Legerplaats bij Nunspeet' werd naar deze generaal vernoemd. Toenmalig defensie-minister Henk Vredeling verrichtte de onthulling op 30 oktober 1973. De minister verrichtte de ceremonie samen met de jongste dochter van de generaal, mevrouw E.A.Winkelman. Zij had haar vader na zijn overlijden in een toespraak getypeerd als een 'groot man' en 'een rots in de branding'. Wanneer we het leven van Winkelman nader bezien zal ieder haar woorden ook vele jaren later weer in de mond durven nemen, zonder aan hagiografie te doen.

Koude oorlog voorbij: ruimte voor natuur

De Winkelmankazerne in Nunspeet werd gebouwd in 1952, het sterfjaar van generaal Winkelman. Na 55 jaar beëindigde het defensie-terrein zijn militaire functie, zoals militairen op 55-jarige leeftijd met pensioen gaan. De reden voor de sluiting was de 'val van de Muur' in 1989, waarna het Nederlandse defensieapparaat fors werd ingekrompen. Na jaren durende procedures tussen gemeente, provincie, defensie en andere belanghebbenden, werd besloten het kazernecomplex, ruim 80 ha. groot en gelegen in een schitterend natuurgebied ten zuiden van Nunspeet, geheel te ontmantelen en terug te geven aan de natuur. Dit impliceerde afbraak en bodemsanering. Kosten: ruim 5 miljoen Euro. Op 15 mei j.l. werd het gedemilitariseerde terrein officieel overgedragen aan de civiele autoriteit. Op symbolische wijze werden de akten van overdracht getekend in een YPR-pantserrupsvoertuig, waarna een aantal terreinwagens met SBB-logo het terrein opreden om zich als nieuwe eigenaar te presenteren.

Tenslotte werd op de locatie een groot SBB-informatiebord onthuld met een woord- en beeldverslag van wie Winkelman is geweest, wat de betekenis van de kazerne is geweest en hoe het complex weer werd teruggegeven aan de konijnen. Toeristen en oud-militairen met een contemplatieve inslag kunnen nog eens nadenken over het militaire verleden op een op diezelfde dag onthulde bank tegenover het bord in dit nu zo verstilte natuurgebied...

2 Harskamp

Naamloos

Het was een zonovergoten namiddag in 2007 toen er in Harskamp een naamgevingceremonie plaatsvond van een tot die tijd naamloos legerkamp. We hebben het dan over het in 1899 opgerichte Infanterie Schietkamp (ISK). Het leger had sinds enkele jaren het moderne M.95 Mannlicher geweer ingevoerd. Dit wapen, met een effectieve dracht van 1500 meter, schoot vele malen verder dan zijn voorganger. De garnizoensschietbanen waren veel te kort. De minister van Oorlog besloot tot de

aankoop van een groot schietterrein voor de infanterie. Het kamp groeide uit tot een van de grootste militaire terreinen van Nederland, maar werd nooit genoemd naar, maar gewoon genoemd wat het was: Infanterie schietkamp.

Monument

Een aantal jaren geleden nam Teo van Middelkoop, die een boek over de generaal schreef (*Generaal H.G. Winkelman, standvastig strijder 1876-1952*) het initiatief om de nog altijd naamloze legerplaats Harskamp naar generaal Winkelman te vernoemen. Ook heeft de schrijver een monument ontworpen dat in samenwerking met de Traditie Commissie Koninklijke Landmacht aan de hoofdpoot van kazerne een plaats kreeg. De onthulling van het monument vond plaats op 15 mei j.l. de datum waarop de toenmalige opperbevelhebber van land- en zeemacht in 1940 de capitulatie tekende in Rijsoord.

Het monument wil in steen en beton weergeven wat de essentie was van Winkelmans statisch defensieve strategie, dwz een verdedigende strategie waarbij het hele leger vanuit voorbereide linies weerstand zou bieden.

Het monument bestaat uit een lang gerekte betonnen opstaande rand, die de linie symboliseert, met erachter een aantal betonelementen, die het defensieve aspect weergeven. Het eerste betonobject stelt een kazemat voor zoals er in 1940 enkele duizenden waren gebouwd in linies als de Grebbelinie en de Peel-Raamstelling. Overigens spreken Nederlandse militairen van kazematten en niet over bunkers, wat een Duits woord is. Op deze kazemat is in bronzen letters de naam 'Generaal Winkelman Kazerne' aangebracht, waarbij de eerste letters - G W K - op een karmozijne rode bies zijn gezet om de binnen defensie gebruikelijke afkorting weer te geven. Het tweede betonelement is de sokkel waarop het bronzen beeld van Winkelman, dat voorheen in Nunspeet stond, is geplaatst. Op de sokkel is, in brons, een voor Winkelman typerende uitspraak geplaatst: '*Een soldaat doet zijn plicht*'. Toen Winkelman in februari 1940 aantrad als opperbevelhebber was er op het Algemeen Hoofdkwartier een kort moment voor de pers. Een journalist vroeg hem wat hij van zijn nieuwe taak vond, waarop de kersverse opperbevelhebber antwoordde: 'Een moeilijke opdracht, maar een soldaat doet zijn plicht'. Een antwoord dat tegelijk eenvoudig -soldaat- en consciëntieuze taakopvatting -plicht- weergeeft. Bijzonder is dat deze woorden van de weinig spraakzame Henri Winkelman, later geen grootspraak bleken te zijn. In de drie maanden die volgden tot de oorlog uitbrak, maar ook tijdens én na de capitulatie, heeft hij met grote eenvoud en standvastigheid zijn hoge ambt bekleed.

Het derde betonelement bevat twee bronzen platen waarop de betekenis van de generaal en de betekenis van de symboliek worden toegelicht. Samenvattend: een monumentaal geheel.

'Lessons learned'

Het was de commandant der landstrijdkrachten luitenant-generaal P. Van Uhm, die de onthulling, samen met de kazernecommandant luitenant-kolonel H. Peek verrichtte. Aansluitend hield luitenant-generaal Van Uhm een rede waarin hij verwees naar de hedendaagse krijgsmacht die professioneel en modern is uitgerust en expeditioneel optreedt, zoals in Afghanistan.

Tegelijk houdt de krijgsmacht tradities in stand waarbij de militaire geschiedenis hoog wordt gehouden. Zo wordt op de KMA te Breda gekeken naar verleden conflicten zoals de Wereldoorlog twee, Nederlands-Indië, Korea enz. Uit verleden militaire operaties zijn lessen te leren voor het heden. Op die manier mogen ook militairen uit het verleden tot voorbeeld strekken voor de hedendaagse militair en burger.

Generaal Winkelman is iemand geweest die alles heeft gedaan om de kracht van de Nederlandse weermacht te verbeteren. De paraatheid werd verbeterd. Belangrijker was echter dat hij het strategisch plan heeft gewijzigd. Waar zijn voorganger, generaal I.H. Reynders*, meer idealistisch een relatief groot grondgebied wilde verdedigen, koos Winkelman meer realistisch voor een kleiner grondgebied dat moest worden verdedigd. Ten zuiden van de grote rivieren trok hij het gros van de troepen terug en rekende op steun van de Franse Armée. De neutraliteit verbood echter iedere vorm van overleg. Winkelmans berekening was dus gebaseerd op een gok!

Toen de Duitse aanval uitbrak op 10 mei 1940 werden de verdedigingslijnen onder de voet gelopen. Echter, de koningin kon op tijd uitwijken naar Engeland, iets waar Winkelman zelf de hand in heeft gehad. Toen de ministers na twee dagen volkomen desperaat waren en de strijd wilden beëindigen, was Winkelmans advies kort en bondig: 'doorvechten!' Anderzijds kende hij grenzen. Zijn tijdige capitulatie, waarbij hij zich hield aan zijn instructie 'de strijd voortzetten, waarbij onnodig bloedvergieten moet worden voorkomen' geeft blijk van zijn juiste inzicht, gebaseerd op een weloverwogen beslissing.

Wij groeten u o Winkelman...

De geïnteresseerde militair wordt op verschillende plaatsen op de Winkelmankazerne kort en bondig geïnformeerd over deze generaal door een aantal groot formaat collages over het leven van de generaal, die Van Middelkoop de kazernecommandant aanbood. Deze komen in het stafgebouw, in de kantine en in het Infanteriemuseum te hangen.

De ceremonie werd door het fanfarekorps op waardige wijze afgesloten met het spelen van het Winkelmanlied. Een lied dat speciaal was gecomponeerd toen de generaal in 1945 terugkeerde uit krijgsgevangenschap. De tekst van het lied bleek passend bij de onthulling van het Winkelman-monument.

Wij groeten u o Winkelman, met blijdschap in 't gemoed.
Dat gij weer in ons midden zijt, doet ons van harte goed.
Hoe volgden w' in gedachten, u naar onbekende oord!
Wij smeekten God om Uw behoud, ons bidden werd verhoord.

Wij danken U, o Winkelman voor Uw zo wijs belijd.
Gij spaardet 't dierbaar Hollands bloed, in d' ongelijke strijd.
Moreel gewapend ging Gij heen, gij had gedaan Uw plicht
Al bracht men U in duisternis, Diep in Uw ziel was 't licht.

Wij wensen U nog menig jaar in voorspoed en in vree.
Dat alles meewerkt tot Uw heil, is onze inn'ge bee.
Wij eren en gedenken U, den kloeke wijze man,
Den eed'len zoon van Neerlands stam,
Wiens naam is Winkelman.

* email aan redactie Mars:

Geachte Heer Postma,
Per 1 november a.s. zal, bij uitgeverij Aspekt mijn jongste boek,
getiteld "Generaal Reynders-een miskend generaal" verschijnen.
Met vriendelijke groet,
Lkol b.d. E.H. Brongers



WIE WIL DIT BOEK HEBBEN?

Geef, met een korte email of brief, aan de redactie op waarom U degene bent die het meest geschikt is dit boek voor Mars te recenseren. Door een deskundige jury zal beslist worden wie dit boek krijgt en voor Mars de recensie schrijft.

Het boek is bij Uitgeverij Augustus, Amsterdam, in oktober verschenen en heet:

**'Een oorlogsman van dezen tijd en minnaar der sexe' - ,
De autobiografie van Casimir Graaf von Schlippenbach (1682-1755)**

Vertaald en bewerkt door Hans Vogel & Marjan Smits.

ISBN: 978 90 457 0110 3, € 39,50



Schlippenbach, telg uit een oud-Duits adellijk geslacht in Koerland (tegenwoordig deel van Letland), diende in het leger van de Republiek der Verenigde Nederlanden. Als officier van een regiment dragonders vocht hij in het tegenwoordige België en Spanje, waar hij bijna vijf jaar vertoefde. Hij had een actief en opwindend liefdesleven, gokte volop, vocht duels uit en hield zich bezig met de wapenhandel. Met zijn prachtige basstem trad hij op in opera's en hij speelde luit samen met de koningin van Spanje. Door zijn charme, talenkennis, eruditie en geestigheid was Schlippenbach een briljant causeur en een verrijking voor elk gezelschap.

Na zijn pensionering trok Schlippenbach zich terug op een afgelegen landgoed bij Den Bosch. Daar werd hij 1755 vermoord. De dader werd nooit berecht maar wel beloond. Had de moord misschien iets te maken met de nauwe band die Schlippenbach had met stadhouder Willem IV?

dr. S.J. de Groot

DE FRANSE AANVAL OP DE SMYRNA-VLOOT BIJ LAGOS OP 27 JUNI 1693

HET JOURNAAL VAN DE BEVELHEBBER VAN HET ENGELS- NEDERLANDSESKADER ONDER ADMIRAAL GEORGE ROOKE

Portret van Philips van der Goes, vice-admiraal bij de admiraliteit van de Maze.



(Olieverf Stedelijk Museum Het Prinsenhof, Delft, bruikleen van de Stichting Familie archief van der Goes van Naters)

Deze bijdrage behandelt een gevoelige nederlaag van de Brits-Nederlandse vloot van de koning-stadhouder Willem III tegen de Franse vloot van koning Lodewijk XIV op 27 juni 1693 in de Baai van Lagos voor de Portugese kust. Een eskader, onder de Britse admiraal George Rooke en de schouten-bij-nacht de Nederlander Philip van der Goes en de Brit Edward Hopson, met een 140-tal koopvaardij schepen liep in een kundig door de Franse admiraal de Tourville opgezette val. Tevens is een eigentijds pamflet bijgevoegd van het gebeuren zoals weer gegeven door de Britse admiraal Rooke. Dit 'Journaal van den Heer Ridder George Roke' werd in 1693 in het Nederlands gepubliceerd. Een plaats van uitgifte ontbreekt.

Voorgeschiedenis

Op 15 november 1688 werd een landing uitgevoerd bij Torbay aan de zuidkust van Engeland. Een 40 000 man sterke troepenmacht van het Staatse leger ging aan land. De gehele operatie stond onder aanvoering van de stadhouder prins Willem III (1650-1702). Onder deze troepen bevonden zich alle Engelse en Schotse regimenten in dienst van de Republiek. Naar buiten toe werd de landing uitgevoerd om Engeland te behouden voor het protestantisme. De schoonvader van de prins, koning James II (1633-1688), gaf de katholieke kerk teveel macht. Willem III voelde zich gerechtigd zo te handelen daar zijn vrouw prinses Mary (1662-1694), de dochter van James II was. Daarenboven was hij zelf half Engels via zijn moeder, prinses Mary, die een dochter was van koning Charles I (1600-1649). De dieper liggende beweegreden was echter dat de prins geen herhaling wilde van de invallen van het Franse leger onder bevel van koning Lodewijk XIV (1638-1715) zoals in het rampjaar 1672. Hij had een krachtige bondgenoot nodig en het was onwaarschijnlijk dat de katholieke Engelse koning hem zou steunen tegen de Franse koning Lodewijk XIV.

Het is niet duidelijk of Willem III werkelijk bij Torbay wilde landen. Vermoedelijk was de oorzaak de noordelijke wind die de vloot verhinderde om over te varen naar de kust van Yorkshire. Het was een enorm risico dat Willem III nam om zo laat in het jaar (november) met een invasievloot uit te varen. Een vloot bestaande uit 463 schepen, het meest kleine troepentransportschepen, met daarop 40 000 man en beveiligd door 49 oorlogsschepen. De vloot stond onder bevel van admiraal Arthur Herbert (1647-1716). Het was echter tevens deze noordelijke wind, die verhinderde dat de Engelse vloot uit de Theemsmond kon varen en de invasievloot van Willem III door het Kanaal werd geblazen. Eenmaal buiten het Kanaal draaide de wind naar het

zuidwesten. Hierdoor kon de Engelse vloot hem niet meer achtervolgen en werd de invasievloot Torbay binnen geblazen. Zonder enige weerstand gingen de troepen aan land. Koning James II, die nog steeds door de meerderheid van het Britse leger en vloot werd ondersteund, vluchtte naar Frankrijk en verloor veel aanzien. In april 1689 werden Willem III en prinses Mary gekroond tot koning en koningin. De "Glorious Revolution" was een feit. Het Britse parlement en het volk steunde Willem III maar ten dele. Dit zou altijd zo blijven. De troepen waarop zijn macht stoelde moesten weer naar de Republiek worden teruggevoerd. De Fransen konden gebruik maken van de afwezigheid van deze troepen en ons land binnen vallen. Om de Britten tegemoet te komen besloot Willem III onder andere de Gecombineerde Vloot altijd onder een Engelse bevelhebber te stellen en de sterkte te bepalen op 5/8 Britse en 3/8 Hollandse schepen. Willem III was er zich volledig van bewust dat Frankrijk aangevallen moest worden, zowel aan de Atlantische kusten (met name de vlootbasis Brest) als vanuit de westelijke Middellandse zee (vlootbasis Toulon). Hij zette feitelijk de politiek van de Republiek voort die regelmatig een eskader bezat in de Middellandse Zee.

Frankrijk had zijn vloot onder de minister van Marine Jean-Baptiste Colbert sterk uitgebreid. Het waren wel voornamelijk zware schepen die de Fransen hadden gebouwd. Zeer geschikt voor machtsvertoon en de strijd op de oceanen, maar weinig geschikt voor de strijd in het Kanaal en de Noordzee. De Britse vloot was vooral gebouwd om de Nederlandse vloot te bestrijden en minder geschikt voor de strijd op de Atlantische Oceaan. De Nederlandse vloot was nog zeer krachtig, maar het tekort aan gelden om de vloot op peil te houden liet zich steeds meer gevoelen. De Fransen landden troepen op 1 mei 1689 in Bantry Bay in de zuidwesthoek van Ierland een week voor de oorlog werd verklaard. Het was een goede zet om

James II weer op de troon te helpen. Ierland, met uitzondering van Ulster was tegen de protestantse koning Willem III. Mogelijk zouden na een overwinning in het noorden van Ierland ook Schotse opstandelingen zich bij de strijd tegen Willem III hebben aangesloten. De Engelse vloot was nauwelijks opgewassen tegen de sterkere Franse invasievloot. Het leger van James II, geruggensteund door Franse troepen, konden pas op 1 juli 1690 bij de Boyne definitief worden verslagen.

De Slag bij Beachy Head (Bevezier) 1690

Het eerste grote treffen van de Franse vloot met de gecombineerde Brits-Nederlandse vloot vond plaats op 30 juni 1690 bij Beachy Head (Bevezier). Het werd een nederlaag voor de Brits-Nederlandse vloot onder bevel van admiraal Arthur Herbert, First Earl of Torrington (de admiraal die Willem III naar Torbay bracht). De Fransen onder bevel van Admiraal Anne-Hilarion de Contentin, Comte de Tourville (1642-1701) waren ondanks hun moedig optreden te voorzichtig. De voorhoede werd gevormd door de Nederlandse schepen onder bevel van luitenant-admiraal Cornelis Evertsen de Jongere (1642-1706). Evertsen viel op typisch Nederlandse manier direct krachtig aan, maar werd door de Britse bondgenoten tijdens het gevecht in de steek gelaten. Vier Nederlandse schepen gingen verloren. De schouten-bij-nacht Jan van Brakel (1638-1690) en Jan Jansz Dick (?- 1690) sneuvelden.

De Slag bij Barfleur-La Hougue 1692

Het volgende treffen op zee was de dubbele zeeslag bij Barfleur-La Hougue van 19-23 mei 1692. De Brits-Nederlandse vloot stond onder bevel van admiraal Edward Russell, Earl of Oxford (1653-1727) De Nederlandse bevelhebber was luitenant-admiraal Philips van Almonde (1644-1711). Hij had het bevel over de voorhoede. Het voordeel aan schepen lag nu aan Brits-Nederlandse zijde (99 linesschepen tegenover 44 Franse). De Franse vloot stond onder bevel van De Tourville. De uitkomst was een overwinning voor de Gecombineerde Vloot. Maar De Tourville weerde zich danig en ondanks dat het vlaggenschip *Soleil Royal* met 14 andere linesschepen verloren ging, bevorderde Lodewijk XIV hem tot Maréchal de France.

De aanval op de Smyrna-vloot in de Baai van Lagos 1693

De koning van Spanje, Carlos II (1661-1700) had zich in 1689 verplicht met Engeland en Nederland in een verbond ter ondersteuning tegen Frankrijk. Op 31 oktober 1692 was er in Den Haag een geheim verdrag gesloten waarbij Engeland en Nederland zich verbonden een eskader te leveren om dienst te doen in de Middellandse Zee. Dit eskader zou bestaan uit 16 schepen met minstens 60 stukken geschut en 4 branders. De Spanjaarden zouden een gelijke vloot in zee brengen en daarboven nog 25 galleien en kleinere vaartuigen. Tot verbazing van velen slaagden de Spanjaarden erin een vloot uit te rusten in het begin van 1693 bestaande uit een admiraalschip (96) en 13 schepen met 70, 60 en 50 stukken. Daarnaast 2 fregatten, 1 patache (op een brik lijkend scheepstype gebruikt om havenmonden mee te bewaken), 25 galleien en 3 branders. Nederland besloot direct 4 schepen en twee branders uit te rusten voor de Middellandse zee en uit de wintervloot (opgelegde schepen) 4 schepen gereed te laten maken. De Nederlandse schepen werden onder bevel gesteld van de schout-bij-nacht van de Maze, Philips Andriesz van der Goes (1651-1707). Deze moest zich stellen onder het bevel van de Britse vice-admiraal Sir George Rooke (1650-1708). Deze had 15 oorlogsschepen en een aantal kleinere schepen onder zijn bevel. (Zie Tabel). Rooke had als schout-bij-nacht Edward Hopson (?-1728). De 8 Nederlandse schepen konden nadat zij gereed waren niet direct naar Portugal en de Middellandse Zee vertrekken. Reden was dat de Britse schepen nog niet klaar waren voor de expeditie. Schout-bij-nacht van der Goes voer pas begin januari 1693 uit naar Engeland. Eenmaal daar aangekomen wierpen de Britten het bezwaar op dat niet genoeg inlichtingen waren verkregen over de sterkte van de Franse Middellandse zee vloot in Toulon. Dit zou problemen kunnen opleveren bij het binnen varen door de Straat van Gibraltar. Ook zouden de Fransen de Spanjaarden kunnen beletten hun vloot te verenigen met het Brits-Nederlands eskader, waardoor deze laatste te zwak waren om tegen de Fransen te kunnen vechten. Willem III deelde de Britse bezwaren niet om het uitlopen van het eskader te vertragen, maar greep niet in. Ook de handel drong

er op aan het vertrek van het eskader te vertragen. Er lagen in Engeland een 400-tal Britse, Nederlandse, Deense, Zweedse en Hamburgse koopvaardijschepen gereed in de Baai van St. Hellens (Isle of Wight) om uit te varen naar de Middellandse Zee (de Smyrna vloot) en naar West-Indië. Besloten werd de Smyrna vloot en het eskader van Rooke bestemd voor de Middellandse zee te begeleiden door de Gecombineerde Vloot. Deze zou op het traject Baai van St. Hellens - Brest - tot een 150 mijl zuidwestelijk van Ouessant, als een extra konvoibescherming optreden. Dit om een mogelijke aanval van het gros van de Franse vloot vanuit de basis Brest te kunnen afslaan. De Britse vloot werd nu geleid door een driemanschap van admiralen. Het waren de admirals Henry Killigrew (?-1712), Sir Ralph Delavall (1642-1707) en Sir Cloudesley Shovell (1659-1707). Van Almonde, als Nederlandse opperbevelhebber, stemde in met het driemanschap. Van Almonde drong aan op een zo spoedig mogelijk thuisvaart naar Engelse havens van de vloot wegens tekorten aan voedsel en water op de Gecombineerde Vloot. De vloot voer uit op 3 juni en na 3 dagen was men ter hoogte van Ouessant. De Gecombineerde Vloot voer op 6 juni huiswaarts. De Smyrna vloot en de overige koopvaarders, onder bescherming van Rooke, vervolgden de weg naar het zuiden. Regelmatig verlieten koopvaarders voor andere bestemmingen het konvooi. Rooke voer een 40-50 mijl uit de kust naar het zuiden.

De Franse beschikten, dankzij hun netwerk van Britse uitgewekenen en in Engeland achtergebleven aanhangers van James II, over een volledig inzicht over het uitvaren en de sterkte van het begeleidende eskader onder Rooke. De Franse vloot, bestaande uit de eskaders te Brest en Toulon, had zich verenigd en lag bij Cadiz. Dit wisten de Verbondenen niet. Deze kwamen pas de 25e juni achter het gevaar dat er dreigde voor Rooke en zijn schepen. Vanuit Engeland werden twee fregatten gezonden om de Rede van Brest te verkennen om te zien of de Franse vloot nog daar aanwezig was. Groot was de schrik toen bleek dat er geen schip meer te bekennen viel. De Franse vloot was uitgevaren. De Gecombineerde vloot voer direct naar Torbay om verseringen in te nemen en op orders te wachten. Vrijwel tegelijkertijd kwamen de berichten bij de

vloot binnen dat de Franse vloot in de Baai van Lagos lag. Het was te laat om nog te kunnen ingrijpen.

Doordat Rooke veruit de kust zeilde miste hij de schepen, die uitgezonden waren door de Brits-Nederlandse zaakgelastigde te Cadiz en door de Spaanse autoriteiten vanuit Lissabon om hem te waarschuwen voor de Franse vloot, die zuidelijk van Kaap St. Vincent op hem lagen te wachten. Op 26 juni besloot Rooke dichter onder de wal te gaan varen. Spoedig, nadat de wal was genaderd, verkenden de fregatten (de brandwacht) een Frans schip waarmee schoten werden gewisseld. Het gevecht werd spoedig afgebroken. Beide partijen wilden het contact met de vijand melden. Zeker de Britse schepen, daar een Frans eskader van 8-10 schepen werd verkend. Na ontvangst van de berichten besloot Rooke door te varen naar Cadiz, de noordelijke wind was gunstig en men had geen vermoeden dat de waargenomen vijandelijke eenheden zouden behoren tot de hoofdmacht van de Franse vloot uit Brest. Zo voer de Smyrna-vloot, bestaande uit 130-140 schepen, met het escorte rustig verder. Bij het aanbreken van de volgende dag (de 27^e) waren de schepen ter hoogte van Villa Nova toen een vijandelijke vloot van 10 schepen in zicht kwamen. De Fransen weken echter terug maar een klein vaartuig, een brander, werd veroverd, terwijl een aantal eveneens kleine schepen in brand werd gestoken. De commandant van de veroverde Franse brander verklaarde dat zij behoorden tot een eskader van 15 oorlogsschepen onder bevel van de maarschalk de Tourville, die een 40-tal koopvaardijschepen met krijgsbehoeften en koopwaar naar Toulon escorteerden. Zij zouden zich in de Baai van Lagos voegen bij het eskader uit Toulon onder bevel van vice-admiraal Victor-Marie d'Estrées (1660-1737) om gezamenlijk door de Straat van Gibraltar te varen. De aanwezigheid van de Franse schepen in het zeegebied stond los van de mogelijke komst van het Brits-Nederlands eskader. Rooke besloot op grond van de nieuwe informatie weer door te varen in zuidelijke richting. Maar voor lang kon hij zijn tocht niet vervolgen. Omstreeks 10.00 uur werden 18 Franse linesschepen verkend. Spoedig gevolgd door 40 schepen aan de lijn en 16 aan de loefzijde. Rooke was in de door de Fransen opgezette val gelopen. De Franse vloot

bestond uit in totaal 114 schepen, waaronder 70 linesschepen. Kortom Rooke stond voor een grote overmacht. De Tourville was volledig op de hoogte van de komst van de Smyrna-vloot en had de geconcentreerde Franse vloot naar de Baai van Lagos gevoerd waar zij van de schepen Nederlandse en Engelse vlaggen lieten waaien. Bij bezoek van vreemde schepen voerden naar uitgeweken Britse zeeofficieren het woord.

Wat stond Rooke te doen? Enkele van de zwaarste koopvaardij schepen (Straatvaarders) waren bewapend en konden het gevecht aangaan. Maar over de afloop hoefde men niet na te denken. Tegen 15.00 uur waren de Fransen tot 3-4 mijl genaderd. Schout-bij-nacht van der Goes zond nu een van zijn officieren naar Rooke om er op aan te dringen het gevecht te vermijden en de kostbare koopvaardij schepen niet in gevaar te brengen. Dat de oorlogsschepen de nederlaag zouden ondergaan had bij Van der Goes geen twijfel. Rooke zag dit in, maar besloot onder klein zeil zijn schepen in slagorde te brengen en de koopvaardij schepen opdracht te geven om te trachten weg te zeilen en in de nacht Faro, St Lucas of Cadiz te bereiken. Tegen 18.00 uur raakten de achterste schepen van Rooke in gevecht met de Fransen. Het waren de Nederlandse schepen *Zeeland* (kapitein Philip Schrijver) en het *Wapen van Medemblik* (kapitein Jan van der Poel). Wetende dat zij de ongelijke strijd zouden verliezen, besloten zij beide de wal op te zoeken en zo al vechtende de vijand van de koopvaardij schepen weg te lokken. Hierin slaagden zij volledig. Schrijver werd aangevallen door de *l'Ardent* (66, kapitein D'Ivry) bijgestaan door de *le Victorieux* (92, admiraal Gabaret). Van der Poel werd aangevallen door de *Dauphin Royal* (100, schout-bij-nacht [chef d'escadre] Panetié). Bij het gevecht voegden zich nog 6-7 vijandelijke schepen. Na ongeveer anderhalf uur was de ongelijke strijd gestreden. De vlag van de Nederlandse schepen werd gestreken. Toen kapitein Schrijver werd overgebracht naar het Franse admiraalsschip werd hij door De Tourville ontvangen bij de valreep en omhelsd. Hem werd gevraagd 'Of hij een duivel of een mens was?' Ook kapitein van der Poel werd met alle eerboden ontvangen. Door het optreden van Schrijver en Van der Poel wist Rooke met het Brits-Nederlands eskader de afstand tussen de Franse en ei-

gen schepen te vergroten. Rooke werd geholpen door de nacht. In de morgen bleken nog maar 7 Franse oorlogsschepen in de nabijheid van het eskader te zijn. Deze, geen meerderheid meer vormende, gingen het gevecht niet meer aan en wenden de steven. De Fransen waren meer gelukkig met de jacht op de koopvaardij schepen. De Tourville liet zijn schepen in een halve cirkel langs de kust varen. Er werden, soms na een hard gevecht en vaak zonder enige weerstand 30-40 koopvaarders van de Smyrna-vloot veroverd of tot zinken gebracht. Een 100-tal koopvaardij schepen van deze vloot wist, door het juiste advies van schout-bij-nacht van der Goes aan admiraal Rooke en het heldhaftige optreden van de kapiteins Schrijver en Van der Poel, aan de vernietiging te ontsnappen.

Het lot van de koopvaarders

De Fransen zagen dat na de verovering van de *Zeeland* en het *Wapen van Medemblik* de kans gering was om nog het gevecht met het Brits-Nederlands eskader aan te gaan. Om deze reden werd nu intensief jacht gemaakt op de verspreid vluchtende (*sauve qui peut*) koopvaardij schepen. Langs de Portugese kust, voor Cadiz en in de Straat van Gibraltar, werden deze schepen opgejaagd. Verschillende Nederlandse koopvaarders staken, toen ontsnappen niet meer mogelijk was, hun schepen in brand. Het Nederlandse bevoorradingschip (behoefsteschip) *de Grote St. Paulus* (Admiraliteit van Amsterdam, gezagvoerder Gerrit van Leeuwen) probeerde naar Cadiz uit te wijken en toen dit niet lukte, door aanwezigheid van Franse oorlogsschepen, de Straat van Gibraltar te doorzeilen. Ook nu werd hij de pas afgesneden door de Fransen. Van Leeuwen besloot zijn schip 3 mijl zuid van Cadiz op het te zetten om zo te verhinderen dat het rijk beladen schip in Franse handen viel. Vervolgens stak de schipper zijn schip in brand om de kostbare lading uit handen van de vijand te houden. Door de aanwezige 56 000 ponden buskruit lukte dit wonderwel en vloog het schip in de lucht. Van Leeuwen en zijn bemanning wisten in hun sloep veilig de wal te bereiken. Twee kapiteins vochten vele uren met hun tegenstander voor zij hun schip overgaven. Genoemd moeten worden Adriaan Gouwenaar en Pieter Brand. Gouwenaar vocht met zijn schip de Amsterdam gedu-

rende twee uren tegen een Franse vier-en-zestiger (64 stukken geschut). De admiraliteit van Amsterdam beloonde de dappere Gouwenaar met een aanstelling tot commandeur.

Naspel

Rooke besloot met de rest van zijn eskader en de bij hem gebleven koopvaarders, in totaal ruim 60 schepen, naar Madeira te zeilen. Doorvaren naar Cadiz of de Straat van Gibraltar was hem te riskant. Bij Cadiz kon hij de vloot van De Tourville verwachten en in de Straat van Gibraltar d'Estrées. Deze laatste had een vloot onder zich die alleen al veel sterker was dan Rooke's eskader. Op Madeira voorzagen de schepen zich van water en andere levensbehoeften. Van Madeira keerde het eskader terug naar Engeland. Zij liepen op 8 augustus Kinsale (Ierland) binnen.

De Tourville had zich de kans laten ontnemen om een zeer grote overwinning te behalen, maar ook van de overige koopvaarders die uit de Baai van St. Hellens vertrokken, wisten de Fransen nog een 60-tal schepen te veroveren. Hierdoor was het economische verlies voor Willem III zo groot dat het verlies gelijk gesteld werd met de Grote Brand van London in 1666. De Fransen behaalden een prijsgeld van 30 miljoen *livres*, gelijk aan het Franse marine budget voor 1692. De Brits-Nederlandse samenwerking kreeg een aanzienlijke deuk. De Engelse secretaris van Willem III, William Blathwayt, beschreef dit: 'never saw the king so sensibly affected with any accident as this, which had all the worst consequences'. De Tourville vervolgde zijn koers in de richting van de Middellandse Zee. Hier aangekomen ondernam hij verschillende acties tegen Spaanse bezittingen. De Engelse en Hollandse handel kwam stil te liggen.

Het is opvallend, dat ondanks dat er koppen rolden, een logisch gevolg na een dergelijk gevoelig verlies, admiraal Rooke geheel buiten schot bleef. Hij zou later opklimmen tot *Admiral of the Fleet*.

Tabel 1: HET BRITS-NEDERLANDS ESCORTE VAN DE SMYRNA VLOOT, JUNI 1693

Bron: Laird Clowes (1898) II, 358. Kns= aantal kanons, va= vice-admiraal, sbn= schout-bij-nacht. Het aantal Nederlandse schepen door De Jonge (1839) 4(1) 411 genoemd is 5. De Admiraal Generaal (Van der Goes), Schiedam (Van Rechteren), Gelderland (Stilte), Zeeland (Schrijver) en Wapen van Medemblik (Van der Poel).

Schepen	Kns	Bevel	Schepen	Kns	Bevel
<i>Royal Oak</i>	64	G. Elwes va G. Rooke	<i>Admiraal Generaal</i>	84	sbn. Ph. van der Goes
<i>Breda</i>	62	sbn. Th. Hopson	<i>Gelderland</i>	72	Andries Stilte
<i>Monmouth</i>	58	P. Pickard	<i>Zeeland</i>	64	Ph. Schrijver
<i>Lumley Castle</i>	56	G. Meester	<i>Wapen van Medemblik</i>	64	J. van der Poel
<i>Monck</i>	56	S. Fairborne	<i>Oost-Stellingwerf</i>	52	?
<i>Lion</i>	52	Th. Gardner	<i>Nijmegen</i>	50	?
<i>Loyal Merchant</i>	50	Ph. Harris	<i>Schiedam</i>	50	W. van Rechteren
<i>Princess Anne</i>	48	W. Wakelin	<i>Wapen van de Schermer</i>	44	?
<i>Tiger Prize</i>	48	R. Sincock	<i>Salamander</i>	10	Th. Pindar
<i>Woolwich</i>	46	Chr. Myngs	<i>Susanna</i>	--	?
<i>Newcastle</i>	46	J. Baker	<i>Dispatch</i>	--	J. Peacock
<i>Chatham</i>	44	J. Leader	<i>Speedwell (brander)</i>	8	Th. Simonds
<i>Smyrna Factor</i>	40	E. Littleton	<i>Vulture</i>	--	W. Lindsey
<i>Sheerness</i>	28	J. Norris	<i>Muscovia Merchant</i>	--	D. Parsons
<i>Lark</i>	16	P. Wotton	<i>Brander</i>	--	?
			<i>Brander</i>	--	

JOURNAAL

Van den HEER RIDDER

GEORGE ROKE,

Die, voor Admiraal, het Esquader gede-
sineerd na Cadix, en de Middelandse
Zee, heeft gecommandeerd.



WEynig Menschcn zijn so gelukkig om sonder Calange te leven, dog de Ongelukkige zijn dat meest onderworpen, ik beken dat 'et mijn hard sal vallen om mijn selve te Regtveertigen, in reguard daar so veel zija die in mijn Ongeluk met my hebben geleden, haar hand en op haar Hert leggen en oordeelen; Ik ben te vreden om gecommeneert; of vry gelproken te werden, en dat by het sentiment dat onse Vyanden van dese actie sullen geven, en by alden sy seggen dat onse retraite niet is geschied als een Zeeman en Officier, ik sal gerust zyn, en my self schuldig kennen. Het volgende relaas is een waar en opregt rapport van de actie, niet alleen geapprobeert by dedrie Vlaglui, maar ook by de meeste Capiteyns die het hebben gesien.

Maandag den 9. Januari. 169; op mijn Landhuis zijnde om trent Cantelbury, ontving ik per expresse een ordre van de Ed: Heeren Commissarissen van d' Admiralityt om my aantonts naar de Stad te begeven, en by haar te komen het welke ik 's anderen daags dede, en voor haar Comparerende seiden aan my, dat 'et den Coning had betiekl om my te noemen, tot het Commanderen van

EDELLE

(2.)

het Esquader Oorlog-schepen, ten dienste van haar Majesteiten gedefineerd na de Middelandse Zee, en dat ik my met alle mogelijcke haast moest in postuur stellen, om die Voyage te aanvaarden.

Donderdag den 12. wagt ik sijn Majestet op tot Withal, seggende dat my d' Admiralityt had geïnformeert, dat 'et sijn Majesteits plaisir was, dat ik de Schepen welke hy van meening was om na de Middelandse Zee te senden soude Commanderen, en hem derhalven onderdaniglijk mijn opinie offereerde in Consideratie, de Fransien konden en mogten so sterk wesen in dese Zee, dat 'et Esquader veel te swak was om sijn Majesteits Eere te justificeren, en de Handel en Koopmanschap van sijn Majesteits Onderdanen en haar Geallieerden, te defenderen en te beschermen, en dat de swarigheden en periculen die ik in dese Voyage voorzag, so groot en menigvuldig waren, dat ik mijn eigen capaciteit om door deselve heen te raken, suspeeteende, dog dat ik mijn selve geheel aan sijn Majestet oppoeteerde, onderdaniglijk biddende, dat hy altyd van mijn Persoon geliefde te disponeren, so menigmaal als hy oordeelde, dat ik bequam was hem te kunnen dienen, sonder my anders te considereren; en dat ik dit sijn Majestet gelegt hebbende my souden prepareren om te gehoorfamen, en indien hy my geliefde te senden, dat ik souden gaan, en hem in mijn Vaderland soude dienen, op de beste manier als het my mogelijk was. De Coning ordonneerde my hier op, om hem 's anderen daags tot Kensington op te wagen, alwaar ik bevond, dat 't sijn Majesteits welbehagen was dat ik met die Voyage soude voortvaren, en dat sijn mening was, dat wy soude met de Spaansche Vloot tot Napels conjugereen, beneffens eenige andere particulariteyten rakende den dienst, directie gevende om my selven te adresseren aan de Heeren van d' Admiralityt, tot het aansstellen van de Officieren, en het equiperen van de Schepen, op de beste manier als de tijd konde permitteren, want ik bevond sijn Majesteits intente te wesen, dat wy in 't kort soude Zeilen, en voor de Admiralityt over dese saak verschijnende, so wierd ik van haar verseggt om schriftelijk over te leveren sodanige dingen als ik oordeelde tot het Esquader onder mijn Commando van noden te zyn, het welke ik aansfonds in de volgende termen dede.

(3.)
EDELE HEEREN,

In obediente van U Ed. ordre aan my, om schriftelijk sulke sake, als ik oordeelde van noden te zijn, ten dienste van 't Esquader na de Middellandsche Zee over te leveren, diend
I.

Ik offerere onderdaniglijk mijn opinie, dat 't Esquader tot deszen dienst geappointeert veel te swak is, om de groote effecten van de Natie te secureren, nysgaande onder dit Convoy, veel min om het selve te defendieren tegen de Scheeps-magt, die den Vyand tegenwoordig prepared in de Middellandsche Zee.

II.

Considerende dat de eer en intress van dit Coningrijk, so veel deel heeft aan 't executeren van deszen dienst, so versoeke onderdaniglijk dat een ander Vlagman my mag warden toegevoegd, of ten minsten twee of drie bequame en ervaere Capiteinen, die Capabel sijn om my te advisieren, en in saken van belang te assisteeren, en ook om my by eenig ongelukkeg voorval te succederen.

III.

Versoeke onderdaniglijk dat een bequaam Persoon, die de Taal verstaat mag worden aangesteld tot Secretaris, die bequaam is om by alden enige disputen tusschen ons en de Spanjaard mogte voorvallen te disputeren en te accomoderen.

IV.

Ben ik van gevoelen dat 't absolutelyk nodig is, voor dese dienst, dat een goede quantiteit provisie en Scheeps-behoefsten mogen warden gesonden met de Vloet en sulck geld of credit als U Edelen salten nodig oordeelen, tot den dienst.

V.

Ik ben van gevoelen dat een Bom-schip en 2 Brigantijnen op dese Voyage dienst kunnen doen, dat is 't alles, dat ik kan bedenken, om so een korte tijd considereren op een saak van so een groote importantie en consequentie.

Den 14. January, 1693.

Onderfond,

en blijve

EDELE HEEREN,

U Edele onderdanigste Dienaar.

En vans getekend,

G. ROOKE.

A 2

Hier

(4.)

Hier moet ik observeren dat de swarigheden van dese Voyage soo aanstortelyk waren by veel Menschen, dat diverse Officieren die ik had aangestelt haar selve excuserde, en dese Voyage refuseerden: en het is kenbaar aan vele van mijn Vrienden, dat by al dien ik my selfs niet t' eenemaal aan des Conings welgevallen had geoffereert, dat ik eerder den dienst en alle voordelen die ik hier by had te wagen, soude hebben gegruteert als heen gegaan; dog dewyl ik niet konde warden geexcuteert, so resolveerde ik om de Voyage te vervorderen met sodanige forgen, als een saak daar ik sulck een kleyn gevoelen van hadde, verelychte.

Woensdag den 15. February 1693. O. S. gung ik naar Portsmouth, alwaar de Coning's anderendaags arriveerde, die my Commandeere om de Vloet in postuur te brengen, om met d' eerste gelegentheyd te Zeylen. Ik vond de Scheepen generallyk niet bemant, en in manquement van Provisie en Scheeps behoeften; dog op myn applicatie aan de Heeren van d' Admiralteyt, so werd altes by haar in ordre en in tijds verforgt.

Vrydags den 24. O. S. ontfing ik een Commissie van de Commissarie van d' Admiralteyt, om hare Majesteyten Scheepen na de Middellandsche Zee in Chef te Commanderen als Admiral, met instantie om met d' eerste occasie van Wind en Weder de Rijts te vervorderen, en diverse andere dingen behorende tot die dienst, en ook een geheyme ordre, om dese ordre om te Zeylen niet ter executie te stellen, tot vorder ordre.

Saterdag den 18. Maart, O. S. ontfing ik een ordre van d' Admiralteyt, om met d' eerste gelegentheyd van Wint en Weder te zeylen na de Middellandsche Zee, en twee dagen daar na een ordre om twintig dagen te Cadix te blijven leggen. De Wint was Westelyk vier of vijf dagen. Ik had alle de Scheepen volkomen bemant, en de meeste van het overgeschepte Volk betaalt, alle de Provisie en behoeften aan Boort van elk Schip, en in goed postuur tot de Voyage, en hadden wy het geluk gehad, om op die tijd te zeylen; ik gelove dat wy d' occasien souden hebben gehad, om de Koopvaardy-scheepen insecureit in haar Havens te brengen, sonder eenige verhindering van den Vyand.

Vrydag den 24. O. S. ontfing ik Ordre by een Expresse van de Commissaires van d' Admiralteyt in Spithhead te blyven, tot naeder Ordre.

Sou-

(5.)
 Sondag den 7. May. O. S. Arriveerde alle de Vlaggen en grooten Schepen tot St. Heleens, waar na diverse Krijgs-Raden wicrden gehouden om de Vloot in sulken postuur te brengen, als konde de frekken tot de meeste disavantage van den Vyand en securiteyt van de Negotie en Commerce van de Geallieerden.

Saterdag den 20. O. S. ontving ik Ordre van de Commissaris van de Admiraal, om met het Esquader van haar Majesteyten Schepen onder mijn Commando, en de Koopvaardy-schepen gaande na de Middelandische Zee, te Zeylen in Compagnie van de grootte Vlooten daar tot St. Heleens, en op ons scheiden sulken Course te nemen in onse weg na Cadix, als de bygevoegde Admiraals fouden goetvinden.

Maandag den 22. O. S. werd aan Boord van den Britannia van de Vlag Officieren Krijgsraad gehouden, over het Zeilen der Vloot ende rendezvous, alwaar geresolveert werd dat de Vloot den 24. O. S. fou zeylen by alden de Wind goed was, en datte het Esquader na de Middelandische Zee, fouden vergeselschappen tot 30. mijlen W. S. W. van Heisiant; en by alden de Franliche Vloot uyt Brest gezeilt was, als dan te adviseren wat mesures men fou nemen, en ingeval van quaad Weer, soo wiewd een Zeyn gestelt, wanncer wy van de Vloot fouden scheyden.

Dingsdag, den 30. May O. S. Zeilde de Vloot van St. Heleens en Spithead, met een goede Wind.

Sondag den 4. Juny O. S. 's morgens ontrent 6. uuren, W. ten Z. ontrent 30. mijlen van Heylant, deden de geconjungeerde Admiraals het Zein om van ons te separeren, werdende by ons beantwoord; dog naderhand stil, gink ik aan Boord van de Admiraal om te vernemen wat intelligentie sy hadden van Brest, en wat se aldaar van de France Vloot wisten; dog ik kon hier niet vernemen datter eenig Schip geweest was in ons voorby Zeylen om iets in die plaats t'ontdecken. De Admiraals hielden Krijgsraad, alwaar ik van resolutie was, dat de Vloot ons 20. mijlen verder Zewaart zou brengen.

Donderdag 's nagts ten 6. uuren O. S. verloren de Vloot uyt ons gesigt, en hier is het dat ik met verbaaftheyd reflectie neme over de wonderlijke directie van dese faak: eerst dat de Vloot 4. mijlen tot Spithead gehouden is, om dat men niet wist hoe de Vyand sijn Dessen ontrent het Touloufe Esquadre wilde dirigen.

A 2

(6.)

ren, en dat wy hier op Zeilden in 't leff van May en begin van Juny, wanncer men met groote reden kon beslyuten, dat niet alden haar Touloufche Esquader, maar ook haar groote Vloot van Brest alle beide in Zee waren, en men niet wist tot wat dessein ieder van de selve geappointeert was; derhalven seg ik, dat het scheiden van onse Vloot in dese circumstantien alle mensche-like tijden was, na mijn opinie een faak contrarie alle mensche-like redten, en soo ik denk en met regt mag seggen, het gehele ongeluk als uit het gevolg sal blijken: ik kan geen perimenter Re-las geven als de Copye van mijn Brief aan de Commissarissen van de Admiraliteyt, ende Krijgsraad hier over gehouden aan Boort van mijn Schip.

Copia van de Brief.

EDELE HEEREN,

Ik sende Capitein Martijn in de Leeuwerik, om U Ed: een Relas te doen mits desen van het ongelukkig Succes van onse Voyage den 15. Junii O. S. zijnde ontrent 60. Mijlen van Caap Vincent om voor onse Brandwagt uit te lopen naar Lagos Baay; om so veel kondschap als het mogelijk was van de Vyand te vernemen, dog in die nagt nader aan de Wal houdende als de Vloot deed, so dreef hy in stilte, 's anderen daags smorgens ontdekte onse Brand-wagten, twee van des Vyands Brand-wagten waar op se jagt maakten, nademiddag quam de Chattam op met een van deselve, zijnde een Schip met 70 Stukken, en raakten voor een korte tijd met deselve in Gevegt, dog siende 8 a 10 Zijlen meer onder de Caap so verliet hy dit Schip om my kondschap te geven wat hy ontdekt had, waar op ik raad hield, alwaar wiewd voorgesfeld, of men de volgende Nagt onse cours fou ga of by-leggen, om smorgens de sterkte van de Vyand verder te ontdekken, dog wiewd hier in overstemt, om dat de Frisse Noordelijke Wind ons gelegendheid gaf, om onse rijs na Cadix voort te setten, dog klaar zijnde, dat dese resolutie verderfelijk mogt zijn voor onse Voyage, en hier door mogten vervallen, in een groot getal Vyanden en dan mogelijk geen occasie fouden gehad hebben, om

(7.)

om het gevegt te ontgaan, eer de resolutie geteekent was, liet ik zes à seven Capitains Richart Fairbome, Mijngs, Gardener en Smocke Mimifer, Schrijver die juist by geval aan Boort ware beneden roepen en verfogt haar opinie de welke altemaal over een stemde met het geen boven besloten was, waar op wy in de volgende nagt, met stark zeilen langs het Land henen liepen, en diverse Schepen van de Vyand in Lagos Bay forceerden om haar Anker te kappen, smorgens voor den dag, voor Villa Nova zijnde, wierd het stil, en sagen tien Vyandelijke Oorlogschepen weer met eenig klein Vaartuig by haar, de Oorlogschepen, maakten met haar Boots voor de boeg: alle haaft om van ons af te geraken, eenige van haar kleine Scheepjes verbrandende, dewelke wy met onse Chaloupen namen; in een van deselve hadden se kruit gestrooit waar mede omtrent twintig van ons volk opvlogen, namen ook een van haar Branders, die in onse Handen viel, so als hy uit Lagos Bai retireerde, de gevangenen die wy hier in vonden, verklaarde dat haar Esquader Oorlogschepen bestond uit 15 Schepen, waar onder drie Vlaggen waren, Mr. de Tourville, Vilette en de Marquis de Nesmont, hebben de veertig Ammunitie, Behoeft en Coopvaardy-scheepen by haar, gaande na Toulon, om Monfr. d'Estrée te ontmoeten, hebben de omtrent de Caap in filtré gedreven, en haar Schepen in Lagos Bay met Water voorseen, en directelijk na de Straat gaande, sonder de minste gedagten te hebben, van ons te fullen ontmoeten, dat ook waarfchynlijk schieen, wanneer men haar Schepen van Oorlog smorgens lag retireren, verlatende en verbrandende haar klein Vaartuig, waar mede wy so waren ingenomen, dat wy het contrarie, schoon wy ten laaften anders lagen, niet konde gelooven. 's Middags waaide de Zee-wind W. N. W. ten N. W. waar op wy langs de Wal, op de Vyand af hielden en hoe nader wy quamen, hoe meer Zeilen wy ontdekte tot 8 o. toe, dog die in een lienie gerangeert op ons arquamen, waren niet boven 16 à 17 met drie Vlag-luy, d'Admiraal, Vice-Admiraal van de Blaauwe Vlag, en de Schout by Nagt van de Witte, de Vice-Admiraal van de Witte Vlag, lag met 5 Schepen te Zeewaart over om boven ons daar na komende stevende onder de Coopvaardy-luy te geraken, en het gros van haar vloot, lag aan Ly so ver van malkanderen als wy konden sien, en de

A 4

grootfte

(8.)

grootfte Schepen except eenige weinige lagen het verfte te Loefwaart. 's Middags omtrent 3 uren, zijnde nog omtrent 4 Engelse Mijlen van den Vyand, de Vice-Admiraal van der Goes stak by, en sond zijn Luytenant om my te seggen, dat wy bedrogen waren, en dat men sekerlijk konde bekennen dat 't de geheele Vyandijke Vloot was, en dat zijn opinie was het Gevegt te schuwen, by alden mogelijk, en dat hy bedagt was, dat wy een gedeelte van de Coopvaardy-scheepen souden verliesen, dog met de Vyand in actie komende, so waren wy alre verlooren; ik geloofde dat wy te na by de Vyand waren om te konnen retireren, en was geresolveerd om my selfs en de Vloot op te offeren, so duur als het mogelijk was, dog was bevreesd dat dese befending namaals een schandaal op mijn gheuegenis mocht wesen by alden ik in gevegt met de Vyand gekomen was en de Vloot verlooren had, contrarie het Advys van een Vlagman, waar op ik ook by stak, en met klein Zeyl van de Wal af by, om aan de onbefeilste van de Hollanders en andere tijd te geven om te Loefwaart te geraken, sendende de Chernes na de Coopvaardy-scheepen die onder de Wal waren, en de Vloot niet konde byblyven, om 's nagts langs de Wal haar best te doen om in Faro, St. Lucar of Cadix te geraken; de Admiraal en Vice-Admiraal van de Blaauwe Vlag met 8 à 10 meer, zeylden ons hard op, waar op ik meer zeyl maakte. 's Avonts omtrend 6 uren quamen de loefwaarte en voorste Scheepen van den Vyand op, met onse leywaarte en agterste Scheepen, het welke 2 à 3 Hollandie Oorlog-scheepen waren en eenige van hare Koopvaarders, dewelke so ras ly met de Vyand geëngageert waren, wonden en na de Wal toe zeylden, dog de Vyand wende met haar, het welk aan onse voorste en loefwaarte Scheepen een gunstige gelegtheit gaf om van de Vyand af te geraken. Wy zeylden met sterk zeyl en een frisse N. N. W. Wind de geheele nagt zee; en Sondags 's morgens telde wy 54 Oorlog en Coopvaardy-scheepen by ons, 2. Hollanders en 1. Hamb. Koopvaarder, en 5 vyandl. Schepen 3. te leywaart en 2. te loefwaart van ons, dewelke siede dat wy buiten 't gefigt van haar Vloot waren, van ons af wende, doch de geheele dag in 't gefigt hielden. 's Maandags nademiddag liet ik de Officers

van

(9)
 van de Oorlog- en Koopvaardy-scheepen aan Boord komen; om te vernemen wat relaas sy my konde doen van de rest van de Vloot, en om haar advys te horen, watmen soude doen om de rest te secureren, diverse versekerte my datse 40 a 50 Schepen van de Vloot Z. W. heen hadden sien zeylen. Saturday savonds omtrend 10. uuren, waar onder de Monk, een Hollander met 50 stukken, de Chandois, Asia, en diverse andere grote Schepen, waar van ik grote hoop hebbe datse behouden zyn, om redenen dat ik de leywaarte van onse Vloot was; Sondag smorgens kon geen Schepen te leywaart sien, als de 5. Vyandlyke Schepen voornoemt, die, wanneerse ons verlieten, haar cours na Cadix namen, ik vond maar een Schipper onder dese Koopvaardyly, die proponeerde om na de Straat te gaan, dog onder de rest, sommigena Lisbon, andere na de Corunna, dog het mecrengedeelte voor Yerland. Derhalven verfoekte U Ed. verdere ordres my mogen ontmoeten tot Cork of Kingfaal, by alden de Wind Noordelyk blyft, so sullen wy genootfaakt zyn tot Madera om Water aan te lopen.

Het is my leed dat ik U Ed. dit ongelukkig voorval moet relateren, dog Saturday nademiddag hadde ik veel erger verwaagt, dan het nu is uitgevallen; de Vyand bragt ons door sijn conditie in dit ongeval, en haddense het met sulke Resolutie vervolgt, daar had niet een van ons afgekomen; want de Admiraal en Vice-Admiraal van de Blauwe Vlag waren een Canonfchoot van my, alsy wende agter de Hollanders, en in haar wenden salverde de rest van de Vloot. Ik referere U Ed. aan Capiteyn Martyn, van 't geene wy uit de Gevangenen van den staat der Vyanden hebben kunnen vernemen, en sal met groot respect verbliven

Edele Heeren

U E. Onderdanigste Dienaar

G. ROOKE.

L. Was geteekent

Krygsraad gehouden aan Boord van haar Majesteitens Schip de Royal Oake, den 16. Juny O.S. 1693.

Present Sr. GEORGE ROOKE. *Ridder, Admiral.*
 De Heer van der GOES, *Vice-Admiraal.*

Coll. THOM. HOPSON. *Scheurby Naelt.*

A 5

Op

(10)

Op 't advys van onse Brandwagt, dat de Vyand naby ons is, en het debat, wat best geaant te worden, ten dienste van de Geallieerden, hier over gehouden, is geresolveert, dewyl de Wind Noordelyk met een friske koele, is de advaantages van deselve te gebruiken, en onse Cours na Cadix te nemen, en het Gevegt, by alden mogelyk te schuwen, dog of het mogt gebeuren, dat het niet in onse magt was om het gevegt te ontgaan, dat wy als dan het beste middel sullen in 't werk stellen, om door deselve heen te geraken, regard nemende, om de Oorlog-schepen in sulken postuur te houden als mag strekken tot securiteit van de Coopvaardy-schepen.

En was geteekent G. R O O K E.

P. van der GOES.

TH. HOPSON.

Ik oordeele niet ongraaden om eenige debatten en reeden die ons beweegden om dese Resolutie by der hand te neemen, kenbaar te maken; eerst wierd geproponceert dat een van onse Brandwagten, sijnde in Actie geweest met de Vyand, en meen Schepen onder de Caap ontdekt hebbende, so kunnen hier uit besluiten, dat een Esquader Vyandlyke Schepen in ley moest wesen, en in die plaats zynde, hoe konnen geloven datse daar met geen andere intentie waren, als om naar ons te sien, en by alden mogelyk te onderscheppen, en wel konde begrypen datse sterk genoeg waren, om het einde daar van ter executie te stellen, dat onse Vloot, sijnde van soo een grote consequentie, aan beide de Natien, dat wy daar alles moeste in het werk stellen om haar te schuwen, by alden mogelyk, en dat het ongelukkig succes het welk onse sorg aanbevoelen was, niet alleen soude werden gevoeld by beide onse Vaderlanden, maar ook by alle onse Geallieerden; hier tegen wierde geobjecteert, dat het niet raisonnabel was om van haar af te gaan en haar te schuwen, sonder haar magt verder ontdekt te hebben, want by alden wy altoos 8 a 10. Schepen wilden schuwen, dat wy dan nog in postuur soude zyn, om onse voyage tot een gewenst eynde te brengen, en dat dit mogelyk het Esquader van 15 a 16 Schepen van Mons. Gabaret konde zyn, een weinig voor ons vertrek van Spi-

(11)

Spithead, van Brest t'zeyl gegaan, en mogelyk nog niet met het Thoulons Esquader geconjungeert, dat wy dan niet alleen de Koopvaardy-scheepen in behouden haven fouden brengen, maar ook de Vyand van fijn deffien te fruitreren, en mogelyk hier mede in het begin fultken reputatie aan onfe affaire geven, dat het gevolg van onfe voyage te ligger en reputatieuwer zoude zyn, en dat de iriffe Noordelyke Wind ons een fchone gelegenheit gaf, om onfe paffage na Cadix voort te fetteen, dog dese Reolutie konde my niet behagen; niet tegentaande dat ic met fuffifante redenen wierden onderfiennt, en dat door de over-eenkomende opinie van het meeren gedeelte der Capiteinen van de Vloot; derhalven konde geen redenen vinden om het te opoferen; maar hadde wy het geluk gehad om te mogen weeten dat de Franfe Vloot uit Brest gefeylt was, foofoumen dese laafte argumenten hebben voorby gegaan, want fo ras wy dan eenige van hare Brandwagten ontdekt hadden, fo foumen haaf befoften hebben, dat hare heele Vloot daar was, en by aldien wy nu die wagt hadden gebigt, en 's anderen dags wederom t'zeyl gemaakt, om de vordere magt van de Vyanden te ontdekken, fo geboof ik dat het gevolg voor ons fataal fou geweeft zyn als nu. Want op die manier als de Vyand fijn Vloot gepofteert had, fo was het voor onfe Brandwagt onmogelyk om hun verder te ontdekken, en by aldien wy met de geheele Vloot fo na waren gekomen, fo kan ik geen middel uitvinden of bedenken, waar door wy op gemakelyker manier haar handen zouden hebben ontkomen, en by aldien wy van haar hadden afgezeylt en haar gefchuwt, fonder verder te ontdekken, en dit alleen M. Gabaret met fijn Esquader waar geweeft, en niet geconjungeert met Mr. Eskree, en naderhand mogten hebben geconjungeert, en onfen paffage onderfchept, wat voor verantwoordingen en redenen fouden wy hebben kunnen geven, refereren wy aan 't oordeel van alle verftandige en onpartydige. De Capitein van de Franfe Brander feyde, dat ic meenden dat het onie geheele gekapt haar Ankers in Lagos baay. Maar eenige Hamburgers zeylde 's nagts voor de Vloot, ende vervielen 's nagts van de Vloot, en vervielen 's morgens in de handen van de Franfen, en gelove dat dic haar beter intelligentie van onfe Magt hebben ge-

(12)

geven, als wy van hare gevangens konden bekomen.

De Capitein en Luitenant van de Franfe Brander aan myn gaande de magt en fterkte, van hun Vloot te ontdekken, fo dat ik Capitein Jorbarue en Capitein Gardener naar de Brander fond, om te fien wat voor kondfchap fy uit de onder Officieren of Marrofen konden bekomen. Door een van dese lve was Cap. Jorbarue fo bedrogen, omtrend de eenvoudigheid en finceerheid van fijn antwoord, volgens fijn gevoelen, dat hy hem een Kroon gaf voor fijn confefie, en niet dit relaas in mijn Brief mentionneert, aan Boord quam. Doen hier mede niet vergenoegt, liet eenige gevangenen aan Boord komen, en door Capt. Marfin apart examineeren, dog haar confefie differende weinig van de eerste, dog daar waren twee Mooren aan Boord, onlangs genomen met een Saleefe Kaper, welke by aldien ik of iemand van de examineurens kondfchap hadden gehad, naar alle apparence op belofte van vryheid, beter confefie fouden hebben gedaan, dog hoorden hier niets van, als twee dagen na ons ongeluk.

's Morgens omtrent 10 uren, Schout by Nagt Hopfon, Capt. Jairborne en Ik gingen aan Boord van den Vice-Adm. van der Goes, dewelke een van des Vyands kleine Vaartuig hadden genomen, aan wien ik het gehoorde van de Gevangens communiqueerde, dewelke ons kleyn fucces altemaal wel behaagde, en het felfde als een groote avantagie voor ons opnahmen, tot fo verre dat wy refolveerden om de Koopvaardy-scheepen eerst tot Cadix te brengen, en dan de Vyand tot het naauw van de Straat te vervolgen.

En by aldien daer eenig Officier in de Vloot waar geweeft, die het bedrogh hadde gemerkt, fo heeft hy omtrent fijn pligt gemeanqueert dat hy het felve aen my niet heeft gecommuniqueert: dogh ick geloove waerlyk dat de motie van de Vyands fcheepen 's morgens, en de informatie van de gevangens, ons in een generael bedrogh heeft gebragt; ik ben verfeekert dat niemant hier van gedagen had tot dat wy digter byquamen, het getal ontfelde my niet voor al eer ik de qualiteyt van haer Scheepen ondedte, en wanneer wy byftaaken, fo waeren eenige fo ver in fey, dat ik niet meer dan vyf van haar Vlaegen heb kunnen tellen.

(13)
 Wanneer de Zeewind quam en wy voor de wind hielden, soo vond ik Schout by nagt Hopfon, om de Smiracfe Faëtoor te ordonneeren om met de Koopvaardyscheepen, digt by ons te blijven, en wanneer wy geingageert waren langs de wal heen te loopen, soo drae de gelegenheyt sulks soude permitteren, en weynigh te voeren fount de Vice Admiral lijn Luytenant aan my feggende, dat hy geloofde dat het doen te laat was om op een Vloot was, dogh ik geloofde dat het doen te laat was om op een behoortlike manier te retireren, en de Koopvaardyscheepen te fecureren, behalve dat ik alrijd hadde vafte gefelt om my op dese Voyage tot een facticte op te offeren en by my felven een refolutie genoomen, om het felve tot fulken dieren prijs te doen aan de vyanden van mijn Vaderland (wanneer de gelegentheyd sulks soude toelaten) als het mogelijk was, en had my felfs op die tyd met alle mogelijke wanhoop gefterkt, dogh bedogten dat dit voorftel van de Vice Admiral voor mijn by de wereld, inexcufabel soude zijn geweeft, en een eeuwighe blaam op mij a brengen.

Ik had geen tijd om hier op te adviferen en te confideren, want hadden wy niet aanftonts bygeflooken, soo hadden wy in een quartier uurs met de Vyand moeten ingagereen, en wanneer de Scheepen, reggen ons veggende ons ontranponeerd hadden, soo fouden andere in de plaats hebben gekomen om ons te vervullen, en vyf die met ons doen heen laagen, fouden boven ons gewend hebben, en met de Koopvaardy Scheepen gedaan hebben wat fe wilden, soo dat ik vafstfelle hadde wy ons met de Vyand geingageert de geheele Vloot hadde dien nagt genomen ende gediftruceert geweeft; soo ras ik refolveerde om het veeget te fchuwen, fetten ik de Fok by en liet het fijn van de linie van de batalje innemen, en foudt de Chattam aan de Schout by nagt Hopfon, om hem de befendingh die ik van de Vice Admiral hadde ontfangen, bekend te maeken en dat ik van meeningh was om de geheele maght met fterke Zeylen Zeewaers in te gaen, en by aldien hy occasie hadde de Nieucaftel te ordonneeren, om de Chandocyfe die niet wel fcyilde, te fteflen, ik ordonneerde van gelijke de Chernes om te wenden, en aan foo veel kleyne Scheepen als hy kon fpreeken, te feggen, dat by aldien fy niet in de Vloot konden blijven, dat fy dan 's nagts haer

dic-

(14)
 devoor fouden doen, om langs de wal in Faro en St. Lucar in te geraken, en by aldien ik defelve ordre doen ter tyd aan de Hollanders en Hamburgers soo wel als aan de Engelfe had konnen geven, ik twiffel niet of fy fouden mede geefchapeert hebben, behalven die gene dewelke met de Vyand geingageert waren, en het was onmogelijk datfe haar beeter konden comporteren alsfe gedaan hebben.

De 5. Vyandlijke Scheepen die Zeevaart leyden, als nu beidraiden hoewelle boven ons konden geweeft hebben liepen naar de ley, en vielen in by de loefwaarte van haar Esquader, en waren eenige van die dewelke onse leywaarte Scheepen attaquerden.

Het was een groot geluk dat de Hollanders soo dra fy geingageert waren, wenden en na de wal toe leyden, en by aldien dit is gefchiet met intentie ten beften van de dienst, foo is 't een van de grootfte zaken die ik oit in een actie gefien, en nog gelukkiger dat de Admiral en Vice Admiral van de blaauwe Vlagh haar agter nawenden, want de meefte van de loefwaarte Scheepen volgden haar exempel, want soo fy volgens Zeemanfchap het gros van onse Vloot hadden gevolgt zeyden soo veel beter als wy, foo zoudenfe ons ficker geruineert hebben. Want fy in ley zijnde, konden haar onderftelaag gebruyken wanneer onder onse Scheepen niemand als ik en Breda het konden doen of by al dien fy op een redelijke diftantie by ons waren gebleven, foo foudenfe fickerlijk 's anderendaags onse geheele vloot geruineert hebben het deftein tot onse ruine was heel wel by de Marefchal de Tourville aangeleit, maar door fijn ondervlagluy qualijk geexecuteert.

Dog dewil de Vyand het soo dirigerde en de reft van onse Vloot foo gelukkig was geweeft, om die nagt met ons zeevaart in te fteken, het verlies fou van weynig importantie zijn geweeft; dog ik kan die gene die voor de wind afgelooopen zijn niet blameeren, want de 2. Vyandlijke Scheepen die in ley van ons waren 's nagts alle halfuren blickvierden, was een genoegzaam fundament voor ons en andere Scheepen om te gelooven, dat de geheele Franfe Vloot ons volgden, en 's morgens by ons fouden zijn, dog de Scheepen Sondag 's morgens fiende dat haar Vloot uyt ons geficht was wenden en meenden 3 a 4. van onse agterfife

Schee-

Scheepen de weg af te snijden, doch ik hield op haar af en met een om te sien of ik ook meer Scheepen in t Oosten kon zien, die in haar handten konden vallen, tot dat de Vice Admiral van der Goes, Capitein Stulte aan myn boord fond en my bekend maakte, dat sijn opinie was om ons devoirt te doen, om met alle spoet Westwaert aan te loopen, want deesse Scheepen souden maar tragten om ons weer in het gesicht van haar Vloot te brengen het welk mogelijk voor ons een fatale slach sou zyn, en dewijl haar Scheepen beeter zeilden als de onse, soo stemde hier in met hem over een, soo dat wy die nacht en volgende dagen, tot 3 andere daags na de middag bleven zellen; de Vlag-officieren en Schippers van de Coopwaardy Scheepen en Capiteinen quamen aas Boord, om advy te geven wat men doen sou, dewijl ons de passate na Cadix en de Straat gestopt was, alwaar sulken resolutie wierd genomen als ik in myn Brieef heb gementioneert.

De Vice Admiral van der Goes en Schout by nagt Hopson, durf ik zeggen, zyn beide eerlijck, waardig, en brave mannen haar advy dat sy hier over hebben gegeven, geloof ik t'eenmaal met haar conscientie te concurreren ten besten van den dienst en voor my selven; ik ben ongeluckig maar niet gebreeckig geweest in iets dat den dienst vercyste, want geen mensch die in sulke donkere circumstantien wandelde als ik gedaan heb, kan beter succes verwagten als ik gehad heb.

Dog van waardige tot ongeluckige Sr. Walter Eablig zeyd in sijn voorreeden van sijn Zee-voyage na Guyana, dat gelijk een goed Succes niet toelaat om geexamineert te werden, dat van gelijken ter contrarie geen hoe rasonabel of eerlijck het soude mogen wesen en men mag diverse goede actien in de publike dienst van sijn Vaderland doen, en dikwils nog weldaat daar voor ontfangen, dog een ongeluk schoon de oorzaak meesten-deel van hem zelf niet afhangt, doet hem sinken en noit weer rijzen en gelijk onse Engelse Zee-officieren onder een middelbare encouragement van haar Officieren dienen, soo zijnsje onder de grootste oppressie van wreedheid, by aldien sy altijd moeten verantwoordten het succes van haar ordres en voornamelijck wan-neerfe strecken tot een dienst die soo vol gevaar is.

Mr. Tourville heeft sich beweegt van het eene Jaar tot het andere eerst het gevecht schuwende, het volgende vogter en was

geslagen met een groot gedeelte van sijn Vloot verlooren, en kort daar na gemaakt Marichal van Vrankrijk, de man die tegen hem vocht en volgde van plaats tot plaats, het volgende Jaar en hem sloeg in het daar aanvolgende, was op sijn wederkomst niet sonder ombrage. Ik heb voor dese regering gaegeert tot soo ver als de sucht en gengeenheid van mijn hert en ziel vermocht, sonder op mijn eygen intrest of fortuyn regard te nemen, want ik heb de eer gehad om des Koninks Scheepen 20. Jaar te commanderen en waar van al vier als Vlag-officier heb gediend, en God weet het dat ik omtrent mijn fortuyn door den dienst niet verbeterd ben, en dat niemant in dit Koninkrijk dat kan zeggen.

Ik meen hier de menigvuldige circumstantien van Schelme-ryen niet te uytren, die ik ontrent en in dese zaak wel heb bemerk, maar mijn meening is alleen om my zelve ten dienst van mijn Vaderland te regteverdigen sonder eenige verder circumstantien; ik sal maar alleen zeggen voor het laetst, dat ik myn zek in dese ongeluckige expeditie geenbarqueert heb, contrarie myn inclinatie en dat uyt een puere Obedientie aan sijn Majesteits welbehagen, waar by ik myn fortuyn heb omvergeschopt en myn reputatie verlooren, sonder het minst ter contrarie dus ver te kunnen voorfien, want nadat de Acte tot encouragement van de Kapers gepaficeerd was, soo heb geen gedagten gehad om eens by de voyagete gauderen en by aldien ik my zelve niet gheelt ten dienst van den Conink en myn Vaderland had overgegeven sonder eenige reserve, ik soude my zelve niet hebben geavontuurt op allulcke onredelijke termen.

Bronnen:

Anon., *Journal van den Heer Ridder George Roke, Die voor Admiraal, het Esquader gedestineerd na Cadix, en de Middellandse Zee, heeft gecommandeerd* (z.p. 1693) 16 pp. [Knuttel 13931].

Campbell, J., *Lives of the British Admirals: containing a new and accurate Naval History, from the earliest periods* (London 1779) II: 379-387.

Backer Dirks, J.J., *De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende tijdperken geschetst* ('s-Gravenhage 1890 (2)) I: 687-704

Jenkins, E.H., *A history of the French navy from its beginnings to the present day* (London 1973) 69-88.

Jonge, J.C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* ('s-Gravenhage/Amsterdam 1839) 4(1): 400-456.

Laird Clowes, Wm., *The Royal Navy A History From the Earliest Times to the Present* (London 1898) II: 357-359.

Richer, M., *Vies de Jean d'Estrées et de Victor-Marie d'Estrées son fils* (Paris 1789) 136-142.

Rodger, N.A.M., *The Command of the Ocean A Naval History of Britain, 1649-1815* (London 2004) 136-15.

Schelven, A.L. van, *Philips van Almonde Admiraal in de gecombineerde vloot 1644-1711* (Amsterdam 1947) 76-118.

Voor U gelezen door B.C. Cats

VAN GRIJSGROEN NAAR CAMOUFLAGE **de (gevechts-)kleding van de Koninklijke Landmacht 1912-2000**

Door Martien Talens, uitgegeven door het Legermuseum, Delft.

700 rijk geïllustreerde pagina's. (ook in Kleur)

ISBN 978-90-70793-30-2; prijs: € 49,90

Uitsluitend te koop bij het Koninklijk Nederlands Leger- en Wapenmuseum in de museumwinkel of te bestellen via internet.

bestelcode: talens07



Voor mij ligt een kloek boekwerk van 3 kilo samengesteld door ons lid Martien Talens. De auteur sluit hiermee de rij van een drietal publicaties waarmee hij in 1985, ruim twintig jaar geleden, begon. Allereerst verscheen "Uniformen en emblemen van de Koninklijke Landmacht vanaf 1912", In 1998 volgde "Met de ransel op de rug", uitrustingsstukken van de Nederlandse soldaat sinds 1813 deel I en in 2001 deel II.

En tot slot deze uitgave specifiek over de gevechtsskleding van de KL 1912-2000.

In 1912 werd de donkerblauwe kleding vervangen door een grijsgroen uniform, reeds in 1916 vervangen door het grijze uniform.

De militairen ontvingen twee stel kleding, één exemplaar diende als veldtenue, het andere als uitgaanstenu. Men sprak aldus over het 1^e en 2^e grijs, welke benaming tot ver na de Tweede Wereldoorlog werd gebruikt.

Het is de toenmalige conservator J. Kerkhoven geweest die Talens aanspoorde de kleding en uitrusting van de KL-militairen te beschrijven, één en ander met bovengenoemd resultaat. Op 25 september l.l. werd dan ook het laatste boek uitgereikt. De ontvangers waren de heren J. Buijse en G.H.Groenendijk, de directeurs van het Legermuseum onder wier bewind de boekwerken tot stand zijn gekomen.

"Van grijsgroen naar camouflage" bevat 705 pagina's van A4-formaat op kunstdrukpapier. In 22 hoofdstukken wordt de materie omschreven, en niet alleen de kleding - ook de hieraan gerelateerde uitrustingsstukken. Was aanvankelijk de gevechtsskleding tevens uitgaanskleding, in 1958 werd - overgenomen van het Amerikaanse leger - afzonderlijke gevechtsskleding ingevoerd, in 1993 gevolgd

door gevechtskleding in camouflagekleur. De samensteller, gepensioneerd. adjudant-onderofficier van de TD heeft van het totale oeuvre een levenswerk gemaakt. Meer dan twintig jaar speurde hij in het Legermuseum én de depotopslag rond, afgewisseld door bezoeken aan vele korpsverzamelingen. Het boek is een unicum op gebied van illustraties. Meer dan 1600 niet eerder vertoonde foto's en tekeningen completeren het geheel, de meesten van de hand van de samensteller, terwijl aan het eind 20 bladzijden met kleurenfoto's zijn bijgevoegd.

Als naslagwerk mag het boek in geen enkele korpsverzameling ontbreken. Maar het is meer dan een naslagwerk; door de overvloed van illustraties is het eigenlijk een prentenboek voor de geïnteresseerden in Nederlandse militaire kleding en uitrusting.

A.W. Ruys

EEN CURIEUS DOCUMENT UIT EEN VAAK VERGETEN PERIODE IN DE GESCHIEDENIS VAN NEDERLANDS INDIË

Inleiding

Tijdens een bezoek aan het Nationaal Archief van Indonesië (ARSIP) in Jakarta trof ik in het betreffende deel over de Engelse periode (1811 - 1814) het hierna volgende document aan. Het was een geleidebrief met, parafraserend, de inhoud:

Gelieve hierbij aan te treffen een gouverneur-generaal en een pakketje officieren.

1. Voorgeschiedenis

Na de aanvankelijke tegenstand van zijn onmiddellijke chef, Lord Duncan, de Britse Minister van Koloniën, te hebben overwonnen zette Lord Minto ((1751 - 1814), de Britse Gouverneur-generaal van India, de verovering van het eiland Java in gang.

Zijn voornaamste motief daartoe was te voorkomen dat de Franse vloot, die nu nog tegen hem ageerde vanuit het eiland Ile de Bourbon (Reunion), Java als vlootbasis zou gaan gebruiken en de lucratieve Engelse handel op de Molukken zou verstoren.

Hij begon in april 1811 een invasie-vloot van 140 schepen, oorlogsschepen en gecharterde koopvaarders te verzamelen, en zeilde met een leger van 14.000 man richting Java. De vloot kwam in mei 1811 bijeen in de buurt van het huidige Penang, voer de Straat van Malakka door en ankerde bij de punt van Borneo juist tegenover het huidige Singapore. Daar werd vers voedsel en water ingenomen en de vloot ging op weg naar Java,.

Op 3 aug. 1811 landden de Engelsen in de bocht van Tjilintjing, enige kilometers van Batavia, en trokken op naar die stad.

Nadat de door Daendels aangelegde buitenforten en schansen van de stad waren veroverd omsingelde men de stad Batavia. De Nederlanders trokken zich terug in het versterkte kamp van Meester Cornelis maar moesten dat na enige tijd ook opgeven, waarbij 6000 soldaten krijgsgevangen werden genomen. Gouverneur-Generaal Janssens was genoodzaakt te vluchten en, met medename van de krijgskas, trok hij met het resterende deel van het leger langs de Grote Postweg van Daendels richting Buitenzorg.

Na een rustpauze in Buitenzorg ging het, steeds langs de Postweg, naar Bandoeng en verder naar Cheribon.

Terwijl hij net bezig was Cheribon te verlaten kwamen de eerste Engelse mariniers al aan in de haven van Cheribon en Janssens ontsnapte ternauwernood aan het gevaar gevangen genomen te worden. Verder trekkend naar Semarang waar hij met de daar gelegen troepen tegenstand wou bieden, bleek dat de ook daar net gelande Engelsen een te grote overmacht zouden vormen. Na enige schermutselingen in de bergen boven Semarang, besloot Janssens de verdedigingsstelling bij Oengaran te betrekken. Inmiddels kwamen Javaanse hulptroepen zijn strijdmacht versterken.

De Engelsen trokken met grote overmacht op tegen de troepen van Janssens en het bleek al gauw dat verdere tegenstand niet doenlijk was; ook de gedachte om in het fort van Salatiga nog een laatste tegenstand te bieden bleek uitzichtloos, temeer daar de Javaanse hulptroepen op de vlucht waren geslagen. Janssens was genoodzaakt om om een wapenstilstand van 24 uur te vragen en na afloop daarvan, toen Minto die weigerde te verlengen, restte hem niets anders dan op 18 september 1811 te capituleren.

Janssens schrijft later dat hem de “schande van het neerleggen van de wapens” was bespaard gebleven omdat hij nog maar over één geweer beschikte.

2. Minto's brief. aan Lord Duncan:

Batavia 17th Oct.r 1811

My Dear Sir;

Gen.l Janssens, late Governour General of the French Possessions in the Eastern Seas, is on the point of his departure for England as a prisoner of war, accompanied by a few officers for whom he has a regard, & whom he wished to take their passage in the same ship. He preferred a transport [troopship] to a ship of War, & I have endeavoured to meet his wishes in all that relates to his accommodation on the voyage.

On this occasion I cannot suppress the sentiments of respect & esteem, which have, indeed, been long universally entertained for his character, but which have been strongly confirmed in my mind, by all I have heard & observed in this Island. His conduct in the defence of Java did credit to some of the highest qualities of a soldier, entrusted with so important a charge, and his perseverance under circumstances of insurmountable difficulty & even of the despair, must have been ascribed to a spirit of enthusiasm scarcely belonging to the gravity of his high office, if it were not equally asscynabler to real fortitude & to a more sober but not less powerful sense of duty, which forbad him to despair, while,

in expectation of possible sorrows, he could keep his colours flying in any corner of the Island.

Since I have had an opportunity of conversing with him on the general interests of this colony, & on the views he entertained & measures he contemplated for the benefit of a country which had just suffered the extremes of oppression under his predecessor, Gen.l Daendels, & had never known any other than a radically vicious system of administration, I have been forced to confess that Bonaparte has done one good as well as wise action in superseding, with marks of great anger & severity, such a monster as Daendels by a successor so enlightened & so virtuous as Gen.l Janssens

It is difficult to conceive either the general abhorrence of Daendels, or the universal devotion that is paid to Janssens throughout this country. He has had the merit, at least with his own court of withdrawing from us the general welcome & support, which under the reign of his predecessor, the Dutch Inhabitants would undoubtedly, have given us: & I do not over-rate your liberality in being assured that this mode of opposing us, & of maintaining a hostile cause, will cast no prejudice . in your opinion & feelings on one of the most estimable & amiable men whom the fortune of war has ever brought under our protection. When he has the honour of being known to you, you will not blame nor be disposed to disregard this warm recommendation of Gen.l Janssens to your kind nests attention.

*I have the honour to be
My Dear Sir
most sincerely & faithfully
Yours*

3. Naschrift.

De krijgsgevangenen werden, voorzover ze niet in Engelse dienst traden, naar Bengalen overgebracht en vandaar naar Europa gezonden; Janssens ging rechtstreeks naar Engeland, waar hij na een jaar, op erewoord, de vrijheid kreeg en naar Nederland kon vertrekken...

In Nederland wendde hij zich tot Napoleon, door wie hij toch benoemd was, en vroeg om de instelling van een krijgsraad waarvoor hij zich voor zijn beleid kon verantwoorden.

Napoleon achtte dit onnodig, verhief hem tot Baron van het Keizerrijk en benoemde hem tot Divisiecommandant van de Noordelijke Provincies.

Na de val van Napoleon, kwam hij in dienst van het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden, maar werd

al op 24 mei 1815 gepensioneerd. Willem I verhief hem in 1816 in de adelstand. Minto keerde terug naar India waar hij tot 1813 Gouverneur-Generaal bleef. In december 1813 vertrok hij naar Engeland en kreeg daar de titel van Earl. Hij overleed in juni 1814 en werd met de nodige eer in de Westminster Abbey begraven.

4. Litt:

- J. Hageman Jcz
"De Engelschen op Java (1623-1816)"
Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde, dl.6, Batavia 1856
- P. Myer,
"Geschiedenis der Nederl. Oost Indische bezittingen onder Fransche Heerschappij"
Batavia, 1839
- Mill & Wilson: "The History of British India"
3 + 6 dln, London, 1848

dr. P.C. Boer (© P.C. Boer)

DE DEPOT VLIEGTUIGAFDELING VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART KNIL EN DE LUCHTBRUG JAVA-AUSTRALIË IN DE PERIODE FEBRUARI-MAART 1942

Inleiding

De Depot Vliegtuigafdeling (D.Vl.A.) van het Wapen der Militaire Luchtvaart KNIL (ML/KNIL) was de transportafdeling van de ML/KNIL, die bij het uitbreken van de Pacific-oorlog beschikte over negentien grote tweemotorige Lockheed L18 Lodestar transportvliegtuigen en een aantal kleinere toestellen voor licht transport en communicatie. De afdeling was gestationeerd te Andir in West-Java en telde na afronding van de mobilisatie van de ML/KNIL, op 12 december 1941, zestien Lodestarbemanningen. Eind januari 1942 kwamen daar in verband met de sterk gestegen behoefte aan luchttransport nog twee bemanningen bij. De L18's en hun bemanningen speelden vanaf het begin van de mobilisatie een zeer belangrijke rol bij het verplaatsen van eenheden van de ML/KNIL naar hun oorlogsbestemmingen buiten Java en bij de bevoorrading van eenheden van de ML en ook van het KNIL buiten Java. Lodestars werden samen met toestellen van de Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaartmaatschappij (KNILM) in januari en begin februari 1942 ook ingezet voor de evacuatie van grote aantallen burgers (voornamelijk vrouwen en kinderen) uit door de Japanners bedreigde plaatsen zoals Tarakan, Balikpapan en Makassar.

Ook werden de militaire bondgenoten gesteund, vooral de Britten. De Royal Air Force (RAF) beschikte in het Verre Oosten namelijk niet over transportvliegtuigen en deed bij noodzakelijke verplaatsingen van eenheden van Singapore naar Sumatra of van vracht en militair personeel naar Java regelmatig een beroep op de ML. Bij de evacuatie van Singapore door de RAF vloog de D.Vl.A. in twee achtereenvolgende nachten met zes L18's ruim 200 militairen van de RAF en de Royal

Australian Air Force (RAAF) over naar het nog veilige Zuid-Sumatra. Weinig bekend is dat de Lodestars van de D.VI.A. ook tal van zeer risicovolle *long range* vluchten uitvoerden naar Australië en vanaf 23 februari 1942 samen met de KNILM zelfs een heuse luchtbrug onderhielden tussen het inmiddels door de Japanners omsingelde Java en Australië. Dit artikel beoogt een beschrijving te geven van de door de D.VI.A. op Australië uitgevoerde vluchten. De in het kader van de luchtbrug door de KNILM uitgevoerde vluchten komen eveneens beknopt aan de orde.

De eerste vluchten naar Australië

De eerste vlucht die tijdens de oorlogsdagen naar Australië werd gemaakt, was die in de periode van 1 tot en met 5 januari 1942 door de bemanning van Elt vl wnr J.P.G.F. Corsmit. Corsmit vloog Maj R. Roos van het Commando ML (het operationele oorlogshoofdkwartier van de ML) voor een conferentie via Sydney naar Melbourne. De vlucht was met behulp van de KNILM, die een lijndienst op Sydney onderhield, grondig voorbereid. De eerste dag vloog de bemanning van Andir naar Bali (eerste nachtstop), waarna tijdens de tweede dag naar Broome (tweede nachtstop), tijdens de derde dag naar Cloncurry (derde nachtstop) en tijdens de vierde dag naar Sydney werd gevlogen (vierde nachtstop), om uiteindelijk op 5 januari 1942 aan te komen te Melbourne. Medio januari 1942 keerden Corsmit, Sgt mont H.F.E. Loth en Brig lvrvt J. Kieft terug op Andir. In januari 1942 viel verder enkele malen een luchtvaart-radiotelegrafist van de D.VI.A. in bij de KNILM. Zo maakte bijvoorbeeld Brig lvrvt V.N. Jansen een lijnvlucht naar Australië met een Douglas DC-3 gevlogen door gezagvoerder G. van Messel.^[1]

Op 14 en 15 februari 1942 vlogen in totaal vier Lodestars een detachement van 43 man van de ML naar Archerfield (Brisbane), voor het overnemen van nieuwe North American B-25C Mitchell bommenwerpers. Dit was het zogenaamde detachement Boot, genoemd naar de commandant Kap vl wnr W.F. Boot. Ongelukkig genoeg was Elt vl wnr Corsmit niet beschikbaar (hij was met zijn bemanningsleden ingezet bij de evacuatie van Singapore). Het Commando ML riep daarom in overleg met de KNILM de Res

Kap vl G. van Messel tijdelijk in werkelijke dienst. Van Messel was op 2 februari 1942 naar Sydney betrokken en keerde ten tijde van de planning van de tocht net van deze lijnvlucht terug. De eerste twee toestellen vertrokken op 14 februari en werden gevlogen door Res Kapt vl Van Messel en Olt vl J.A.J. Ooninx met Tlt vl wnr W.F.A. Winckel als 2^e bestuurder. Een Amerikaanse oorlogscorrespondent vloog eveneens mee. Het tweede paar Lodestars vertrok een dag later en werd gevlogen door Res Elt vl A.

Reyers van de KNILM (eveneens tijdelijk in werkelijke dienst geroepen en op 13 februari ter voorbereiding een dag door Elt vl wnr J. Jansen op de Lodestar geleest) en Elt vl wnr J. Jansen. Ooninx maakte nog tussenlandingen te Madioen en Malang (waar werd overnacht) om nog een aantal monteurs van het detachement Boot op te halen.

Via Bali (waar de andere drie L18's de eerste nachtstop maakten) vlogen de toestellen naar Broome (waar een tweede nachtstop plaats vond) en vervolgens via Daly Waters naar Cloncurry (derde nachtstop). Reyers en Jansen namen van Bali nog twee daar gestrande jachtvliegers van de USAAF mee naar Australië.^[2]

De bedoeling was om van Cloncurry rechtstreeks door te vliegen naar Archerfield. Toestel LT919 van Ooninx strandde echter met een door olievlies afgezette rechtermotor en een vervolgens heetgelopen linkermotor in een weiland te Cincallera. Van Messel vloog daarop via Longreach naar Roma, dichtbij de plaats van de noodlanding, om poolshoogte te nemen. Ooninx had twee nieuwe motoren nodig, maar leek met noodreparaties Archerfield te kunnen halen. Van Messel ging alleen door en kwam op



Lodestar LT913 in vlucht Burbank 0741-foto Peter M Bowers

17 februari 1942 behouden op de bestemming aan. Het toestel van Oonincx arriveerde na de noodreparaties drie dagen later. Een groepje monteurs van het detachement Boot onder leiding van SM mont E. van Aken had samen met boordmecano Sgt mont J.A. Rijks van de LT919 twee dagen en een nacht aan het toestel gewerkt. Zij werden daarbij geholpen door enkele monteurs van een Amerikaans *Sub Depot* (hulpwerkplaats) uit Archerfield, waar Van Messel om hulp had gevraagd. De overige inzittenden van het toestel van Oonincx vertrokken op 17 februari per taxi naar Brisbane. [3]

Op 18 februari arriveerden Reyers (LT914) en Jansen (LT909) te Archerfield. In de ochtend van die dag had Van Messel zullen vertrekken voor de terugvlucht, maar hij was er nog. In de nacht van 17 op 18 februari kwam een Australische civiele DC-3 tijdens het taxieën in botsing met een rij geparkeerde vliegtuigen. Toestel LT922 van Van Messel liep een totaal vernielde romp op en was total loss; een Boeing B-17E bommenwerper van de USAAF liep zware schade op. [4]

Reyers en Jansen vertrokken op 19 februari voor de terugvlucht. Van Messel en zijn telegrafist vlogen mee als passagier. De met Van Messel naar Archerfield gekomen Winckel was nu ingedeeld als 2^e bestuurder bij Reyers. Van Messel vloog als 2^e bestuurder bij Jansen op het traject Cloncurry-Broome om te helpen met de navigatie. Te Broome ontmoette men in de middag van 20 februari een grote groep KNILM-personeel (compleet met gezinsleden), die met vijf DC-3's en drie Lockheed 14's (het kleine broertje van de L18) van Kemajoran onderweg was naar Sydney. De KNILM ging daar in opdracht van het militair gezag en met instructies van het Kantoor Luchttransport van het Commando ML een basis openen voor het aanvoeren van urgente vracht via Broome naar Andir. Inmiddels waren al in januari 1942 de telegrafisten van de KNILM gemilitariseerd. Het radiostation van de ML te Andir kreeg vanwege de vele nachtvluchten door

L18's van de D.Vl.A. (met enige regelmaat uitgebreid met een voor militair vervoer ingezette Douglas DC-2 of DC-3 van de KNILM) permanent een 24 uren bezetting en het KNILM-personeel moest meedraaien in de ploegendiensten. Die militarisering werd nu aanzienlijk uitgebreid. [5]

Van Messel stapte te Broome over op de DC-3 PK-AFV, die als enige van de KNILM-toestellen in de avond van 20 februari terugvloog naar Java om te Andir grondpersoneel van de KNILM en gezinsleden van KNILM-personeel op te gaan halen. Ook de twee L18's vertrokken die avond en kwamen na een nachtstop te Malang in de vroege ochtend van 21 februari 1942 behouden aan te Andir. [6]

Oonincx bleef te Archerfield wachten op nieuwe motoren. Die kwamen echter niet. Instructies

wat te doen met het wrak van het toestel van Van Messel kwamen evenmin. De hoofdmonteur van het detachement Boot verklaarde de LT922 echter desgevraagd en op gezag van Boot tot afgeschreven. Oonincx maakte na het uitbouwen van de onbeschadigde motoren van de LT922 en het weer inbouwen in de LT919 (opnieuw met Amerikaanse



Lodestar Broome aankomst B25 crews
foto D. Stellema

hulp), op 6 maart 1942 een proefvlucht. Hij vertrok met zijn bemanningsleden en de monteur van de LT922 de volgende dag via Sydney, waar werd overnacht en tevergeefs werd geprobeerd om via de radio verbinding met Java te krijgen, naar vliegveld Laverton te Melbourne. Te Melbourne bevond zich Maj Roos (inmiddels verbindingsofficier bij het RAAF-Hoofdkwartier) aan wie ML-personeel instructies diende te vragen als de verbinding met Java was verbroken. [7]

Luchtbrug Bandoeng-Australië

De L18's van de D.Vl.A. vlogen na de terugkeer van de overgebleven twee toestellen uit Archerfield regelmatig op Australië. Samen met de KNILM verzorgde de D.Vl.A. vanaf 23 februari 1942 een luchtbrug tussen Broome en Andir,

waarbij de toestellen van de KNILM deels door- gingen naar Sydney om vracht op te halen. De L18's maakten de tocht met een tussenlanding te Malang, de DC-3's vlogen de route rechtstreeks. Drie L18's (de LT917, de LT918 en de LT925 van de patrouille van Elt vl wnr Y.H. Mulder) waren intussen door de Technische Dienst (TD) van de ML te Andir voorzien van een extra tank van 400 liter in de cabine en geheel voor vrachtvervoer ingericht. Alles wat gewicht kon besparen en niet strikt nodig was, was uit de cabine gesloopt, inclusief de parachutistenbanken langs de romp- zijanten. Als reserve werden een paar dagen later tijdens onderhoudsbeurten nog de LT909 en de LT914 voorzien van een extra tank. Het laatstgenoemde toestel week echter op 27 febru- ari tijdens een testvlucht boven de Bandoengse hoogvlakte door een luchtalarm uit naar Sem- plak, waar het tijdens een Japanse luchtaanval beschadigd raakte. [8]

De extra 400 liter bracht het vliegbereik op ruim negen uur, maar het extra gewicht liet dan nog maar zeven passagiers met bagage toe (681 kg totaal). Zonder (gevulde) extra tank kon door het beperken van de lading tot negen passagiers met bagage of elf passagiers met alleen enige handbagage (876 kg totaal), het vliegbereik op ruim acht en een half uur worden gebracht. Rechtstreekse vluchten Bandoeng-Broome duur- den echter maximaal acht en een half uur, dus er was dan nauwelijks reserve. De D.Vl.A. besloot dan ook Malang als tussenstop te blijven gebrui- ken. De vluchten over de lange zeetrajecten naar Broome, met een grillige moessonwind die soms voor tegenwind kon zorgen of een toestel uit koers kon drukken, werden zo bekort tot maxi- maal vijf en een half uur. Een Air-Sea-Rescue dienst was er niet en de kans op redding na een eventuele noodlanding op zee was verwaar- loosbaar klein. Ook de KNILM voorzag vier van zijn DC-3's van een extra tank (van 800 liter) en sloopte de cabines van deze toestellen (de PK- AFV, de PK-ALO, de PK-ALT en de PK-ALW) op één stoel na, leeg. Afhankelijk van het ladingaan- bod werd de 800 liter-tank geheel of gedeeltelijk gevuld. De KNILM ging, zoals al vermeld, recht- streeks Andir-Broome vliegen. [9]

De KNILM opereerde met de DC-3's en de L14's volledig onder militair gezag. Kap vl wnr S. de Mul, de commandant van de D.Vl.A., trad daar-

bij op als CL (Commandant Luchtstrijdkrach- ten=operationeel commandant) namens de Commandant van de ML en gaf de KNILM- bemanningen hun operationele instructies en andere orders. De DC-3 PK-AFV (met wie Van Messel was teruggevlogen en die op 21 februari om circa 21.00 uur weer van Andir vertrok met ongeveer twintig evacuees en bestemming Broome) maakte de tocht in de daaropvolgende avond en nacht in tegenovergestelde richting om opnieuw grondpersoneel van de KNILM en ge- zinsleden op te halen die naar Sydney moesten. Het toestel vertrok leeg van Broome omdat er nog geen vracht was aangekomen. [10]

In de middag van 23 februari startte de eerste L18 met bestemming Broome. Dit was de LT925 met de bemanning van Elt vl wnr Mulder, die met een tussenstop te Malang, in de ochtend van 24 februari aankwam te Broome. Ook de in de avond van 23 februari weer van Andir vertrok- ken PK-AFV kwam die ochtend aan te Broome. De twee toestellen vervoerden op de heenvlucht KNILM-personeel en gezinsleden van KNILM- personeel en daarnaast enkele Nederland-Indi- sche ambtenaren en geallieerde militaire en bur- gerevacuees. Allen werden afgezet te Broome in afwachting van de komst van Lockheed 14's van de KNILM om iedereen naar Sydney en Perth te vliegen. [11]

Urgente vracht werd intussen gelost te Sydney uit Nederlandse schepen die uit de Verenigde Staten kwamen of arriveerde per trein of met Australische civiele vliegtuigen te Sydney. In Australië aangeschafte goederen werden naar Sydney overgebracht en ook uit diverse geal- lieerde depots in steden aan de oostkust en de zuidkust van Australië kwam oorlogsmaterieel en munitie bestemd voor Java naar Sydney. Personeel van het Nederlandse consulaat te Mel- bourne, naar Australië overgevlogen ambtenaren en enkele door de Nederlands-Indische overheid aangetrokken zakenmensen (importspeciali- sten) coördineerden dit vervoer. Een grote puzzel omdat de scheepsmanifesten naast de lijsten met bestellingen van overheidsdepartementen en particuliere firma's moesten worden gelegd om de (voornamelijk van de strijdkrachten opgekren- gen) "urgenties" er uit te kunnen halen. Zo kreeg het KNIL onder andere modern Amerikaans (draagbaar) anti-tankgeschut plus de bijbeho-

rende munitie en een vrij groot aantal lichte machinegeweren plus munitie via de luchtbrug. Ook dringend benodigde onderdelen voor vliegtuigen van de RAAF en de USAAF op Java gingen via de luchtbrug naar Bandoeng.^[12]

In de late middag en avond van 24 februari vertrokken de twee transportvliegtuigen met de eerste ladingen urgente vracht naar Java. De PK-AFV vloog rechtstreeks terug naar Andir, de LT925 kwam na een nachtstop te Malang in de vroege ochtend van 25 februari aan te Andir. De te Broome aangekomen vracht was met Lockheed 14's en een DC-3 van de KNILM (de PK-ALT) uit Sydney aangevoerd en bestond voornamelijk uit wapens, wapenonderdelen, munitie en reservedelen voor vliegtuigen. Behalve de PK-AFV vlogen ook de met een nachtstop te Charleville uit Sydney gekomen DC-3's PK-ALO en PK-ALW met een soortgelijke lading van Broome naar Andir. Beide laatstgenoemde DC-3's vertrokken rond 22.00 uur locale tijd als laatste van Broome. In de ochtend van 25 februari kwamen de DC-3's na een vlucht van ongeveer acht en een half uur te Andir aan.^[13]

De terugvlucht van Broome naar Andir was overigens net zo risicovol als de heenvlucht Andir-Broome. Na het lange zeetraject tot Tjilatjap aan de zuidkust van Midden-Java, waarbij halverwege het radiostation van Andir moest worden gepeild, moest de bergketen gepasseerd worden die de Bandoengse hoogvlakte (met daarop Bandoeng en vliegveld Andir) omsloot. De bergen waren dermate hoog dat dit alleen kon door een van de passen. Die waren in een heldere nacht vrij gemakkelijk te vinden, maar bij minder helder zicht of bewolking moest soms bij een snel slinkende benzinevoorraad vrij lang gezocht worden. De DC-3's hadden daarbij nog het nadeel dat ze in tegenstelling tot de L18's niet waren uitgerust met een radiokompas, waardoor het peilen van Andir veel lastiger was en soms helemaal niet lukte.

De transportvliegtuigen die de luchtbrug onderhielden werden te Andir uitgeladen op het platform van de D.VI.A. in de zuidwesthoek van het vliegveld en gingen daarna (meestal in de vroege ochtend) naar de schuilbasis Boeabatoeweg aan de zuidrand van de stad Bandoeng of (als die vol was) vliegveld Tasikmalaja voor wat betreft de L18's, terwijl de KNILM Tjikampek als

schuilterrein gebruikte. Tjikampek was oorspronkelijk schuilterrein voor de L18's, maar op 23 februari nam de D.VI.A. het schuilterrein Boeabatoeweg in gebruik en werd Tjikampek bestemd voor de DC-3's en andere KNILM-vliegtuigen die op Andir vlogen. Op beide schuilterreinen kon men vliegtuigen onder en tussen bomen uitstekend gecamoufleerd opstellen, een absolute noodzaak omdat Japanse vliegtuigen regelmatig luchtaanvallen uitvoerden op vliegvelden in West-Java. Op de Boeabatoeweg waren tussen bomen en huizen langs de startbaan ook nog camouflagenetten gespannen en werden L18's na parkeren bedekt met pisangbladeren. De Boeabatoeweg was overigens geen gemakkelijke strip voor de L18's. Oorspronkelijk bedoeld voor jachtvliegtuigen, stonden de huizen en bomen vrij dicht langs de baan (een stuk weg van 800 meter) en was draaien tijdens het taxiën een heel probleem. Dat moest met een geblokkeerd "binnenwiel" en heel veel gas geven.^[14]

In de middag van 25 februari vertrokken twee L18's via Malang naar Broome. Dit waren de LT918 van de bemanning van Tlt vl wnr Winckel en de LT917 van de bemanning van Res Tlt vl H.J.A.C. Arens. Arens kwam van de KNILM en was eind januari 1942 in werkelijke dienst geroepen. Hij had echter geen ervaring op de Australië route. De toestellen kwamen in de ochtend van 26 februari aan te Broome. De L18's vervoerden op de heenvlucht enkele ambtenaren en militairen die om uiteenlopende redenen naar Australië moesten. Beide L18's vertrokken met hun vracht in de middag van 26 februari naar Malang, waar werd overnacht, en kwamen in de vroege ochtend van 27 februari behouden aan te Andir.^[15]

In de avond van 25 februari 1942 vlogen de drie DC-3's te Andir (de PK-AFV, de PK-ALO en de PK-ALW) met aan boord een aantal Australische en Amerikaanse officieren, afkomstig van het opgeheven ABDA Command, en eigen personeelsleden van de KNILM en gezinsleden van in Australië geplaatst personeel terug naar Broome (de PK-AFV en de PK-ALW met bestemming Sydney). Tot de geallieerde officieren behoorde de Australische *major-general* Lloyd, maar ook een aantal subalterne officieren onder wie een tweetal Amerikaanse stafofficieren van de *Far East Air Force* USAAF, afkomstig van het opge-

heven ABDAIR, de luitenants Gray en Graham. [16] De intussen in de middag van 24 februari uit Sydney te Broome aangekomen PK-ALT was daar gelost. De bemanning vloog de volgende dag te Broome gestrande passagiers naar Perth, om op 26 februari te Broome terug te keren (zie hierna). [17]

Drie DC-3's vertrokken op 26 februari in de tweede helft van de middag van Broome met bestemming Andir. Dit waren de PK-AFZ, de PK-ALO en de PK-ALT, alle geladen met urgente vracht waaronder wapens en munitie. De PK-AFZ kwam uit Sydney. De PK-ALT was in de middag van 26 februari te Broome weer opnieuw beladen. Door slecht weer raakte de PK-AFZ ver uit koers en vermist (het toestel bleek na de oorlog in Zuid-Sumatra een noodlanding te hebben gemaakt, waarna de bemanning om het leven was gebracht) en landde de PK-ALT (uitgekomen bij de westpunt van West-Java in plaats van bij Tjilatjap) op Kemajoran inplaats van op Andir. Dit laatste toestel werd in de avond van 27 februari naar Andir overgevlogen. [18]

In de middag van 26 februari vertrok verder een L18, de LT925 van de bemanning van Elt vl wnr Mulder, van Andir om via Malang naar Broome te vliegen. Dit toestel vloog op deze dag als enige naar Australië en bracht een tweetal stafofficieren van de ML (Maj R. Roos en Kap vl wnr B.J. Fiedeldij) met hun gezinsleden en bagage en twee Amerikaanse staf-officieren van het opgeheven ABDAIR (de luitenants Colovin en Eddy van de Amerikaanse *Far East Air Force*) naar Broome, vanwaar ze met Australische civiele vliegtuigen hun reis zouden vervolgen. Mulder keerde na een tankstop te Malang in de late avond van 27 februari "leeg" terug op Andir. Zijn toestel was nodig voor een vlucht met drie L18's naar Bangalore in Brits-Indië de volgende dag (zie hierna). [19]

Twee DC-3's van de KNILM, de PK-ALO en de voor Sydney bestemde PK-ALT, vertrokken in de late avond van 27 februari van Andir naar Broome. De passagiers waren grotendeels

KNILM-personeelsleden en gezinsleden van KNILM-personeel. [20] De Lodestar LT918 (bemanning-Winckel) volgde in de middag van 28 februari. Dit toestel vloog eerst naar Malang en kwam in de ochtend van 1 maart te Broome aan. De DC-3 PK-ALO vertrok in de avond van 28 februari met vracht van Broome voor de terugvlucht naar Andir, de LT918 volgde een dag later. [21]

Evacuatie van de D.Vl.A. en de KNILM naar Australië

De L18's van de D.Vl.A. werden in de avond van 1 maart 1942 in verband met Japanse landingen op Java bij onder andere Eretan Wetan op de noordkust ten noordoosten van Bandoeng, op stel en sprong naar Perth overgeplaatst. De Lodestar-vliegtuigen moesten vanwege de snelle Ja-

ppanse opmars en het niet slagen van de herovering door het KNIL van het bezette vliegveld Kalidjati, in veiligheid worden gebracht. In de zeer vroege ochtend van 2 maart begon de evacuatie van de toestellen. Tijdens het beladen van de vier L18's die zouden vertrekken, kwam Tlt vl wnr Winckel landen met vracht uit Broome.

Kapitein De Mul kreeg opdracht te Perth een nieuwe basis te vestigen en vandaar uit een luchtbrug naar Bandoeng te onderhouden. Broome was te klein, had nauwelijks voorzieningen en de brandstofaanvoer was onvoldoende om de afdeling daar te kunnen stationeren. Port Hedland (iets dichterbij Bandoeng maar met nog minder voorzieningen dan Broome) zou naast Broome als operatiebasis gaan fungeren. [22]

De vier Lodestars (de LT916, de LT921, de LT923 en de LT924, alle zonder extra tank) die in deze nacht van Andir vertrokken, vervoerden deels goud, geld en waardepapieren. Een deel van de Indische goud- en deviezenvoorraad werd in veiligheid gebracht door onder andere de bemanning van SM vl J.E. de Jongh in de LT916. Verder ging wat gronduitrusting en gereedschap mee en een forse hoeveelheid blikken



Lodestar LT924 in Australië

motorolie. Ook vlogen een aantal al eerder ingedeelde passagiers mee. Die stonden al ingedeeld omdat twee van de vier L18's volgens de bestaande planning al in de nacht van 1 op 2 maart naar Broome hadden zullen vertrekken met het goud en de deviezen plus enkele hoge ambtenaren met een radiozender. De tocht ging ook nu eerst naar Malang, waar werd bijgetankt voor de vlucht van ongeveer vijf tot vijf en een half uur vandaar naar Port Hedland of Broome. De Jongh en minstens één andere bemanning vlogen van Port Hedland naar Perth (nog eens vier en een half uur aan een stuk), de overige toestellen kwamen in Broome uit en vlogen vandaar naar Perth. [23]

De vier toestellen werden, behalve door SM vl De Jongh, gevlogen door Elt vl wnr J.P. Welter, Elt vl wnr P. van Buuren en Res Tlt vl H.C.A. Smits van Burgst. Kap vl wnr De Mul, Brigadier voor speciale diensten J.E. Leydelmeijer (een van de *dispatchers* van de D.Vl.A. te Andir), een drietal hoge ambtenaren (A.H.J. Lovink, het hoofd van de Indische buitenlandse inlichtingendienst, de Dienst der Oost-Aziatische Zaken, ir. C.J. Warners het hoofd Technische Dienst van de PTT en ir. J. Jansen, het onderhoofd afdeling radio-technisch onderzoek van de PTT) en enkele militairen bestemd voor de naar Adelaide geëvacueerde Vliegschool van de ML (Kap vliegerarts C.J. Storm, Elt vl wnr G. Treffers en Vdg vsd J. Blickman van de TD), evacueerden mee. De ambtenaren namen een door de PTT gebouwde radiozender mee naar Australië, bestemd voor het na een Japanse bezetting van Java vanuit Australië onderhouden van een verbinding met een geheime inlichtingenorganisatie. In de middag van 2 maart en op 3 maart 1942 kwamen de toestellen aan op hun bestemming. Op 2 maart kwam de toestemming om ook de gezinsleden van de bemanningen te evacueren, dit omdat de D.Vl.A. officieel was overgeplaatst naar Perth. [24]

Zes KNILM-vliegtuigen (twee Douglas DC-2's, drie Douglas DC-5's en een Lockheed 14) evacueerden in opdracht van het militaire gezag al in de middag van 1 maart. De toestellen vlogen eerst naar Malang en vervolgens in de nacht van 1 op 2 maart 1942 naar Broome, met bestemming Sydney. In de verschillende KNILM-toestellen vertrokken behalve KNILM-personeel en echtgenotes en kinderen van KNILM-personeel

ook tien ML-vliegers bestemd voor de aanvulling van het Detachement Boot te Archerfield. Dit waren: Elt vl wnr H.A.H.M. Tander, Tlt vl wnr A.F. Oudraad, Tlt vl wnr P. Kruijne, Vdg vl wnr L.J. Frouws, Vdg vl wnr C. Fisscher, Vdg vl wnr C. Busser, Sgt vl C. Hiele, Sgt vl K. van Bremen en de op het laatste moment nog toegevoegde Elt vl wnr C.W. de Veer en Sgt vl J.A.M. Hoogveld. Het vertrek van dit ML-personeel had nog enige voeten in de aarde omdat de KNILM aanvankelijk voorrang gaf aan gezinsleden van het eigen personeel. Het Commando ML gaf echter een prioriteitsopdracht en de militairen kregen opdracht om een geladen pistool te dragen en vervoer zonodig af te dwingen. Vier andere vliegers en tien monteurs bestemd voor Archerfield, vertrokken op 1 maart met de *Zaandam* vanuit de haven Tjilatjap. [25]

De Lodestar LT918 van de bemanning van Tlt vl wnr Winckel, zoals al vermeld, en een DC-3 (de uit Sydney afkomstige PK-AFV) kwamen in de nacht van 1 op 2 maart vanuit Australië met vracht aan te Bandoeng. De Japanners waren de nacht daarvoor, behalve op verschillende plaatsen in West-Java, ook op de noordkust van Oost-Java geland. Alle vluchten van de D.Vl.A. na 1 maart gingen (hoewel Malang nog niet direct werd bedreigd) daarom veiligheidshalve rechtstreeks van Broome naar Andir (en een enkele maal Port Hedland-Andir) of vice versa. [26] De L18's vertrokken na 1 maart van de Boeabatoeweg en landden op Andir, de DC-3's bleven gebruik maken van Andir voor aankomst en vertrek en stonden overdag, zoals gebruikelijk, op het schuilterrein Tjikampek. [27]

Er bevonden zich na de evacuatie van de D.Vl.A., afgezien van het toestel van Winckel, nog drie L18's (de LT907, de LT908 en de LT914) op Java. Eén toestel was te Andir in periodiek onderhoud, een tweede keerde in de ochtend van 1 maart uit Samarinda II in Oost-Borneo naar Java terug en werd pas in de ochtend van 2 maart van waarschijnlijk Pameungpeuk naar de Boeabatoeweg overgevlogen en de derde L18 (de LT914) was te Andir in reparatie van de al genoemde op 27 februari 1942 tijdens een Japanse luchtaanval op Semplak opgelopen schade. Verder waren drie L18's op weg naar Bangalore in Brits Indië voor het wegbrengen van ML-bemanningen die nieuwe North Ameri-

can B-25 bommenwerpers gingen ophalen. Een aantal vliegers en bemanningsleden bleef vrijwillig achter op Java of was ingedeeld op de Lockheed L12A/L212 lichte transportvliegtuigen die alleen nog maar op Java zelf werden ingezet. Tot degenen die vrijwillig achterbleven, behoorden Elt vl wnr Corsmit, die commandant werd van het detachement D.Vl.A. te Andir en Boeabatoeweg, en Tlt vl wnr J.C. Renaud en zijn bemanningsleden, die de LT914 zouden overvliegen na reparatie. ^[28]

Ook na de Japanse invasie van Java ging de luchtbrug door, nu op de heenvluchten voor de evacuatie van de resterende vliegtuigen en van personeel dat in Australië nodig was. In de nacht van 2 op 3 maart 1942 vertrokken in totaal vier transportvliegtuigen. Als eerste startte rond middernacht de LT918 (bemanning van Tlt vl wnr Winckel) die van de Boeabatoeweg vertrok, om 00.30 uur gevolgd door de DC-3 PK-ALO vanaf Andir. Een tweede DC-3 (de PK-AFV) vertrok om 01.15 uur van Andir. De LT907 (bemanning van Olt vl P.J.F. Kranenburg) zou rond 01.30 uur vertrekken van de Boeabatoeweg maar had een storing aan de stuurboordmotor waardoor twintig minuten te laat werd gestart. Het zou de redding van het toestel betekenen (zie hierna). De LT907 was op het laatst beschikbaar gekomen, waarop een aantal passagiers over de transportvliegtuigen waren herverdeeld en nog een aantal was toegevoegd. De L18's vlogen rechtstreeks naar Broome met eindbestemming Perth. Passagiers waren militairen en burger-evacuees, gezinsleden van vliegers en bemanningsleden van de D.Vl.A. die al in Australië waren en de vrouwen en kleine kinderen van enkele leden van de twee bemanningen plus de echtgenote van Tlt vl wnr Renaud. ^[29]

Het toestel van de bemanning-Winckel (Tlt vl wnr Winckel, Sgt mont C.C. van Tuijn en Brig lvt W.B. Maks) vervoerde ongeveer negen passagiers onder wie een viertal ML-militairen, enkele vrouwen en kinderen van D.Vl.A.-personeel (onder wie de echtgenote van Winckel) en een Amerikaanse burger, de directeur van de General Motors vestiging in Bandoeng. De militaire passagiers waren Tlt vl wnr J.C. Veenstra en Vdg J.C. Meeuwenoord van de D.Vl.A. en Vdg 2e best ms J.B.F. de Knecht en Vdg 2e best ms H.E. Moquette bestemd voor de Vliegschool van de

ML te Adelaide. De twee leerling-vliegers namen behalve wat bagage, hun persoonlijke uitrusting, wapen en parachute mee. Het toestel van de bemanning-Kranenburg (Olt vl Kranenburg, Sgt mont P. Borgmeijer en Brig lvt J.J.L.M. Janssen) had maar liefst zestien passagiers aan boord. Dit waren drie vrouwen met drie kleine kinderen, een tweetal mannelijke civiele evacuees (waarschijnlijk ambtenaren), vier economische en monetaire deskundigen uitgezonden door de Nederlands-Indische overheid, een drietal ML-militairen (Sgt mont H.J. Quartel, Sgt mont Th.G. Versnel en waarschijnlijk Res Vdg vsd E.J.C. Nagelgast van de TD van de ML, bestemd voor Archerfield) en een *engineering officer* van de USAAF. De passagiers in de LT907, het waren er uiteindelijk een paar teveel, moesten op een weinig handbagage na al hun tassen en koffers achterlaten. ^[30]

Ook de niet met een extra tank uitgeruste LT907 vloog rechtstreeks naar Broome en kwam, hoewel Kranenburg niet eerder de route naar Australië had gevlogen, precies voor de baai bij Broome uit. Na de landing zat er nog voor plm. vijf minuten vliegen brandstof in de tanks. Kranenburg had van Winckel instructies gekregen en beschikte over een kaartje uit een zakatlas van Australië en een schets van de route van Broome via Geraldton naar Perth. Hoewel een van de L14's van de KNILM voor het afvoeren van passagiers tussen Broome en Perth pendelde (de andere Lockheed 14's van de KNILM vervoerden vracht tussen Sydney en Broome) zouden alle passagiers met de L18's meegaan naar Perth. De aantallen passagiers die tijdelijk te Broome strandden, werden te groot. In deze nacht vlogen zoals vermeld ook de DC-3's PK-ALO en PK-AFV van Andir naar Broome, terwijl de PK-ALW met vracht van Port Hedland terugvloog naar Andir. Het was de laatste lading vracht die te Bandoeng aankwam. Door de L18's en de DC-3's was echter in totaal al bijna tien ton vracht naar Andir gevlogen. ^[31]

De PK-ALO en de PK-AFV vervoerden een zelfde mix van passagiers als de twee L18's, waarbij ook enkele vrouwen en kleine kinderen (onder wie echtgenote en kind van Sgt mont C.C. van Tuijn, de boordmechano van Winckel). De PK-ALO vervoerde naast enkele civiele evacuees (waarschijnlijk twee Britse vrouwen met twee

kleine kinderen), een vijftal hoge ambtenaren voor een in Australië te vormen regeringscommissie en een koerier van de regering met een pakket vol geheime documenten voor het consulaat te Melbourne. In de DC-3's werd overigens net als in de LT918 de nodige bagage meegenomen, inclusief regeringsdossiers, en in de PK-AFV een pakje met diamanten van een bank. Dit laatste toestel vervoerde als passagier, naast echtgenote en kind van Van Tuijn, de leerling-boordwerktuigkundige H. van Romondt van de KNILM en een vijftal ML-militairen. De laatste waren de voor de Vliegschool te Adelaide bestemde Vdg 2^e best ms P.A. Cramerus, Sgt II vl H.M. Gerrits en Vdg 2^e best ms D.A. Hendriksz, en Sgt vl G.D. Brinkman en Sgt vl L.H. van der Burg bestemd voor het detachement Boot te Archerfield. Zij namen bagage, hun persoonlijke uitrusting, wapen en hun parachute mee. [32]

Het aantal passagiers per DC-3 was relatief gering omdat de captains (de vermissing van hun collega's boven Zuid-Sumatra nog vers in het geheugen) zo enigszins mogelijk met volledig gevulde hulptank wilden vertrekken. De DC-3's hadden in tegenstelling tot de L18's geen radio-kompas, waardoor het bepalen van de positie ten opzichte van een vliegveld als Broome over het algemeen meer tijd in beslag nam. De vluchttijd kon hierdoor, vooral bij slecht weer, flink oplopen. Bovendien namen de militaire passagiers en de hoge ambtenaren vrij veel bagage mee. Voor vertrek vond hierdoor een herverdeling van passagiers tussen de twee DC-3's en het toestel van Kranenburg plaats, waarbij onder andere vier door de overheid aangewezen deskundigen in plaats van met de twee DC-3's, met deze L18 reisden en de Britse vrouwen met hun kinderen van de PK-AFV overgingen naar de PK-ALO. [33]

De naar Broome gevlogen toestellen kwamen daar deels terecht in een Japanse luchtaanval door Navy O-jachtvliegtuigen afkomstig van Timor. De PK-ALO was net geland en de LT9-18 stond toen de aanval begon, te wachten om te worden afgetankt. Beide toestellen gingen verloren, net als alle Australische en Amerikaanse vliegtuigen op het vliegveld. Tlt vl wnr Winckel schoot tijdens de aanval een van de aanvallende Navy O-jachtvliegtuigen met een 7,7mm-mitrailleur uit zijn L18 neer. De PK-AFV werd onderweg naar Broome door van hun aanval terug-

kerende Navy O's neergeschoten en maakte op een strand van Carnot Bay een noodlanding. Boordwerktuigkundige J.F.M. Blaauw en drie passagiers, Vdg 2^e best ms Hendriksz en mevrouw M. van Tuijn en haar eenjarig kind, kwamen door de Japanse aanvallen om het leven of stierven kort daarop aan opgelopen verwondingen. Gezagvoerder I. Smirnoff en Sgt vl Van der Burg raakten gewond. Alleen de LT907 had geluk, de bemanning landde met bijna droge tanks kort na de aanval tussen de rommel van ontplofte vliegtuigen. [34]

Kranenburg vloog nadat de LT907 was bijgetankt zijn passagiers over naar Port Hedland, waar zij de opvang gingen regelen van de gewonden en passagiers uit de te Broome getroffen vliegtuigen, en keerde direct daarna terug naar Broome. De LT907 werd vervolgens ingezet voor het naar Port Hedland overvliegen van gewonden. Daarbij Amerikanen en Australiërs uit getroffen vliegtuigen en ook MLD-personeel en hun gezinsleden die kort voor de aanval met een aantal vliegboten op de rede van Broome waren aangekomen. [35] Ook een Lockheed 14 van de KNILM, uit Perth gekomen voor het ophalen van passagiers, landde kort na de aanval en ging pendelen naar Port Hedland. De DC-3 PK-ALT die in de middag van 3 maart uit Sydney aankwam, werd direct uitgeladen en eveneens bij het afvoeren van gewonden ingeschakeld. [36] Geleidelijk kwamen meer toestellen aan om hulp te bieden, waarbij enkele L18's van de D.Vl.A. uit Perth. [37]

De ingezette ML- en KNILM-bemanningen brachten met de geëvacueerde passagiers de nacht door te Port Hedland en gingen deels de volgende dag door met het overvliegen van gestrande passagiers en bemanningsleden van vernielde vliegtuigen naar Port Hedland. De PK-ALT vloog echter in de ochtend de hoge ambtenaren en andere passagiers uit de PK-ALO (met nog enkele passagiers afkomstig uit andere toestellen) naar Perth, terwijl ook de LT907 in de ochtend met zijn passagiers op weg ging naar Perth. [38] De DC-3 had in de avond van 3 maart naar Andir zullen vliegen, maar stond op 4 maart dus in Perth. In de avond van 4 maart kreeg de bemanning van Kap vl wnr De Mul daar alsnog de opdracht voor de vlucht naar Bandoeng en terug naar Australië. De vlucht zou nu op 5 en op

6 maart worden uitgevoerd, maar dit ging niet meer door. De vracht bleef in Broome. ^[39]

De route naar Perth was voor de bemanning van Kranenburg volslagen onbekend en Kranenburg moest, de weg kwijt nadat hij Geraldton al was gepasseerd, bij het plaatsje Mingenew door brandstofgebrek een noodlanding maken. Zijn toestel was te Port Hedland niet volledig afgetaankt door een tekort aan brandstof op dat vliegveld. De noodlanding verliep, hoewel een van de motoren er tijdens het aanvliegen mee ophield, zonder problemen. De passagiers vertrokken naar Perth per trein en enkele Australische legerofficiëren regelden wat brandstof waarmee de LT907 naar Geraldton kon worden gevlogen om te tanken. De bemanning-Kranenburg vloog daarna terug naar Port Hedland om te helpen met het afvoeren van gestrande passagiers en bemanningsleden en vloog op 5 maart een aantal van hen naar Perth. ^[40]

In de nacht van 3 op 4 maart 1942 vlogen nog twee L18's naar Australië, nu naar Port Hedland en met als eindbestemming Perth. Dit waren de laatste twee Lodestars, de toestellen van de bemanning-Renaud (de LT914 met extra tank) en van de bemanning-Rademaker (de LT908 zonder extra tank), die nog op Java waren. Beide toestellen hadden een bemanning die nog niet eerder op de route naar Australië was ingezet en beide maakten noodlandingen. De passagiers van de toestellen waren naar Australië overgeplaatste officieren van de ML en hun gezinsleden. Tlt vl wnr Renaud vervoerde Lkol C. Giebel (Commando ML), Kap vl wnr F.J.W. den Ouden (RMWO-4) en Kap wnr R.E. Jessurun, met hun echtgenotes en kinderen en aardig wat bagage. In het toestel van SM vl W.A. Rademaker vlogen als passagier mee Lkol vl wnr J.J. Zomer (Commando ML), Kap vl wnr A.A.M. van Rest (RMWO-4) en Elt vbd J.P. Alberding (Staf TD) met hun echtgenotes, kinderen en bagage. ^[41]

Beide bemanningen kwamen op een kaal stuk kust uit met nergens een spoor van bewoning. Peilingen met behulp van het radiokompas tijdens de nadering van Australië lukten niet. Het toestel van de bemanning-Renaud beschikte over wat meer brandstof door de extra tank, terwijl bovendien nog enkele blikken benzine los waren meegenomen en door de passagiers tijdens de vlucht in de extra tank waren gelegegd,

maar het bleek toch onvoldoende. Rademaker koos voor een westelijke koers, maar bleek achteraf ten zuiden van Port Hedland de kust te zijn genaderd. Hij landde zonder benzine ten westen van Port Hedland nabij Balla Balla. Tlt vl wnr Renaud, Brig lvrtr V.N. Jansen en Sgt mont J.T.C. Rombouts waren, zo bleek achteraf, met hun passagiers ten noorden van Port Hedland uitgekomen. De bemanning vloog in noordoostelijke richting langs de kust tot ze *eighty mile beach* (een desolate strook kust tussen Port Hedland en Broome) herkenden op de kaart. Dit was overigens een kaart uit een zakatlas met een schaal van 1:10.000.000 zoals alle D.VI.A.- en KNILM-vliegers die gebruikten. Met nog maar weinig brandstof werd omgedraaid. De L18 kwam uit op een kleine vliegstrip bij een schapenfarm te Wallal 200 km ten oosten van Port Hedland. Renaud nam de volgende dag een restant benzine over van een te Wallal gestrande Dornier-vliegboot van de MLD (de X-24) en wist zo (met een deel van de Dornier-passagiers als extra) Port Hedland te bereiken. Hij vloog vervolgens benzine voor de vliegboot van Port Hedland naar Wallal, haalde zijn pasagiers weer op te Port Hedland en vloog in de middag van 4 maart alsnog met hen en een aantal van de X-24 overgenomen evacuees naar Perth. Renaud en zijn bemanningsleden werden te Perth aangewezen om de volgende dag vracht te Broome op te halen en vervolgens via Port Hedland naar Andir te vliegen. Dit ging echter niet door; de toestand op Java was te onzeker. De vlieger kampte bovendien met de naweeën van Duitse mazelen en had voor deze vlucht vervangen moeten worden. ^[42]

De evacuatie van de Lodestars was op 4 maart 1942 afgerond. Alleen een groep van ongeveer tien gezinsleden van in Australië geplaatst D.VI.A.-personeel moest nog worden geëvacueerd, maar zou de tocht maken in een Amerikaanse B-17E bommenwerper (de 41-2460). Die werd, hoewel afgeschreven door de USAAF na zwaar te zijn beschadigd bij een Japanse lucht-aanval op Andir op 19 februari 1942, vanaf omstreeks 26 februari toch door de TD van de ML hersteld. Op 1 maart 1942 kreeg de TD opdracht om de B-17 zo snel mogelijk vliegklaar te maken voor het overvliegen van evacuees naar Australië. De D.VI.A.-vlieger G.L. Cherymisin (de enige van een viertal Amerikaanse burger-contract-

vliegers die na het uitbreken van de oorlog een nieuw contract met de ML had getekend) en de TD-testvlieger Olt vl S.J. Kok (die gedurende de oorlogsdagen regelmatig als Lodestar-vlieger was bijgesprongen) vlogen samen met de Amerikaanse boordmecano Tech Sgt H. Hayes het toestel in de ochtend van 5 maart naar Port Hedland. Om 04.10 uur werd gestart met aan boord 23 passagiers waaronder de gezinsleden van het D.VI.A.-personeel, het gezin van Kok en de echtgenote van Cherymisin, twee ML-officieren (Res Kap vsd A. Schoolwerth en Res Elt vsd A.J.A. Geurtz) en drie Amerikaanse militairen.

Kok verlichtte tijdens de start het instrumentbord met een zaklantaarn omdat de verlichting het niet deed. Ook het hydraulische systeem was niet in orde en het landingsgestel moest met de hand worden ingedraaid. De elektrische instrumenten deden het niet en een eerder gerepareerde motor moest door hevig schudden onderweg worden afgezet. De B-17 landde zonder problemen, maar zonder flaps (want ook die werkten niet) te Port Hedland en ging de volgende dag door naar Perth. De meeste passagiers werden te Port Hedland achtergelaten en zouden worden opgehaald met een Lockheed 14 van de KNILM. Alleen Kok, Cherymisin, Hayes en de drie Amerikaanse passagiers gingen door. De vliegers raakten onderweg naar Perth (zonder vliegkaart en met alleen het bekende kaartje uit de atlas) echter de weg kwijt en kwamen zonder brandstof te zitten omdat het toestel te Port Hedland door het tekort aan benzine niet volledig afgetankt was. In een weiland nabij Geraldton voerde Cherymisin op 6 maart 1942 een geslaagde noodlanding uit. Te Geraldton werd telefonisch hulp bij de D.VI.A. te Perth gevraagd. L18's vlogen de vliegers en passagiers vervolgens op 7 en op 9 maart naar Perth, de B-17 werd een paar dagen later teruggegeven aan de USAAF. Kok keerde op 13 maart terug naar Geraldton en droeg de bommenwerper op die dag over aan een Amerikaanse kapitein die met een reparatieploeg te Geraldton was aangekomen. ^[43]

Finale evacuatie

Op 7 maart 1942 startte om 01.00 uur van de Boeabatoeweg de DC-3 PK-ALW. Dit toestel was na aankomst uit Australië vanaf de vroege ochtend van 3 maart op de Boeabatoeweg stand-by

gehouden voor de finale evacuatie van hoge regeringsvertegenwoordigers. De bemanning bestond uit gezagvoerder E. Dunlop, boordwerktuigkundige J.H.W. Belie en telegrafist K.W.F. Groothoff. Aan boord waren niet alleen luitenant-gouverneur-generaal dr. H. van Mook, de oud-gouverneur van Oost-Java C.O. van der Plas en de journalist G.A. van Bovene, de laatste vergezeld van zijn echtgenote, maar ook een groepje KNILM-personeel bestaande uit de boordwerktuigkundigen E. van Hummel en E. de Graaff en grondwerktuigkundige K. Peters met zijn echtgenote. De echtgenotes en kinderen van het KNILM- en ML-personeel dat op deze dag vertrok, evacueerden met speciale toestemming van de wvd. Commandant ML mee. De evacuerende ambtenaren was het echter niet toegestaan om hun gezinsleden mee te nemen. De DC-3 startte met maar acht passagiers aan boord, twee plaatsen bleven onbezet omdat een KNILM-medewerker niet kwam opdagen en niet kon worden getraceerd, waarna ook zijn echtgenote op het laatste moment weer van boord ging. ^[44]

Het vertrek van de DC-3 en de drie op 4 maart uit Bangalore teruggekeerde en vervolgens ook op de Boeabatoeweg (voor de evacuatie van een aantal hoge ambtenaren en militairen) stand-by gehouden L18's, zou aanvankelijk een dag eerder plaatsvinden, maar Van Mook traineerde zijn vertrek en vroeg bij zijn afscheid van de gouverneur-generaal zelfs een schriftelijke opdracht tot vertrek. Die kreeg hij. De start van de PK-ALW liep uiteindelijk ook op 7 maart nog wat vertraging op omdat de DC-3 (groter en zwaarder dan een L18) maar met moeite uit zijn schuiloopstelling op de startbaan bleek te krijgen. ^[45]

Om 1.30 uur startte de LT925 van de bemanning-Mulder (Elt vl wnr Y.H. Mulder, boordmecano Sgt mont G.F. Abeleven, telegrafist onbekend) met zeven passagiers, om 2.05 uur de LT909 van de bemanning-Jansen (Elt vl wnr J. Jansen, Sgt mont T. Inkenhaag en Brig lvrvt F.C. Weber) met zeven passagiers en rond 2.30 uur vertrok de LT917 van de bemanning-Arens (Res Tlt vl H.J.A.C. Arens, Sgt mont P.J. Bouten en Brig lvrvt J.A. van Zanten) met eveneens zeven passagiers, onder wie generaal-majoor L.H. van Oyen en diens adjudant Res Elt vsd mr.H. Creutzberg. ^[46]

De bemanning-Jansen had als passagiers de

stafofficieren van het Algemeen Hoofdkwartier (AHK) Res Kap ir. H.J. de vries, Kap D.C. Buurman van Vreeden en Kap A.L.A. Coppens, plus de leerling-vliegers Vdg 2^e best ms J.C. van der Touw, Vdg 2^e best ms J. de Serriere, Vdg 2^e best ms E. Guillaume en Vdg 2^e best ms J. Ketting. Een aanvankelijk bij Jansen ingedeelde hoge ambtenaar werd na de landing van Tlt vl wnr Winckel in een vierde L18, in dit laatste toestel heringedeeld (zie hierna). In de andere twee L18's zaten (behalve Van Oyen en Creutzberg) Maj Jhr J.M.R. Sandbergh (stafofficier AHK), Lkol prof.dr.ir G. Otten (het Hoofd Technische Dienst van de ML), Res Kap vsd ir. S. van Braam (Staf TD van de ML), Res Kap vsd mr. F.H. Copes van Hasselt (stafofficier Commando ML), Kap vliegerarts A.R. Best (Medische Dienst ML, bestemd voor de Vlietschool te Parafield), Tlt vbd G. van Rijn (staf Andir), Vdg wnr A.B. Andela en Sgt mont D.L. Limbeek (beiden kort na middernacht nog vrijwillig aangewezen voor evacuatie), een drietal gezinsleden van ML- en D.Vl.A.-personeel (onder wie de echtgenotes van Elt vl wnr Jansen en diens boordmecono Sgt mont Inkenhaag) en H.V. Quispel, het Hoofd Marinevoorlichtingsdienst. Een tweetal andere hoge ambtenaren uit deze twee toestellen werd heringedeeld bij Winckel. [47]

De vier transporttoestellen, alle voorzien van een gevulde extra tank in de cabine, deden ruim acht (de DC-3) tot acht en een kwart à acht en een half uur (de L18's) over de tocht. Na te Port Hedland te hebben bijgetankt werd direct doorgevlogen naar Perth, een vlucht van nog eens ruim vier tot vier en een half uur.

Tlt vl wnr Winckel kreeg in de avond van 5 maart te Perth opdracht om nog een laatste keer van Port Hedland naar de Boeabatoeweg te vliegen voor het ophalen van een drietal hoge officieren van de RAF. Winckel was te Perth de enige vlieger met ervaring op de route omdat Elt vl

wnr Mulder, Elt vl wnr Jansen en Res Tlt vl Arens nog op Java waren na de tocht naar Bangalore. Brig lvt W.B. Maks vloog mee als zijn vaste telegrafist, terwijl Sgt mont P. Borgmeijer (van de bemanning-Kranenburg) inviel als boordmonteur voor zijn collega Van Tuijn. Voor de vlucht werd de LT924 ingezet. Dit toestel had geen extra tank, waardoor het aantal passagiers dat kon worden meegenomen, elf met alleen enige handbagage, groter was dan bij de toestellen met een gevulde extra tank. (Het enige toestel met een extra tank te Perth, de LT914, stond met een defect aan de grond). De L18 kwam rond middernacht van 6 op 7 maart na een tocht van ongeveer veertien uur (inclusief een korte stop te Port Hedland) behouden te Bandoeng aan. Be-

halve de RAF-officieren (het bleken er slechts twee te zijn omdat *Air Vice-Marshal* P.C. Maltby niet kwam opdagen) kreeg Winckel vier ambtenaren als passagier toegewezen. [48]

De indeling van de passagiers in de vier transportvliegtuigen werd echter aangepast. De LT924 vertrok op 7 maart om

03.00 uur als laatste transportvliegtuig van de Boeabatoeweg met als passagiers nu zeven ambtenaren, de ML-officieren Res Elt vl H.H.J. Simons en Elt wnr K. Akkerman (beiden net als Andela en Limbeek ongetrouwd en kort na middernacht nog benaderd of zij meewilden), vier vliegers van 242 Squadron RAF en *Squadron Leader* R.E.P. Brooker van de RAF, en met achterlating van bijna alle bagage en ook van de passagier *Wing Commander* H.J. Maguire van de RAF, die weer was uitgestapt om op zoek te gaan naar Maltby en op de starttijd niet in de buurt van het vliegtuig was. De L18 landde omstreeks 11.15 uur (MJT, 11.45 uur lokale tijd) behouden op Port Hedland. Ook Winckel vloog direct nadat zijn bemanningsleden het toestel hadden bijgetankt door naar Perth. Er waren in totaal op deze dag 43 personen geëvacueerd. [49]

Na de capitulatie

Na de capitulatie van het KNIL bleven de L18's te Perth, om op 15 maart 1942 op het vliegveld



Lodestar VH-CAC (CAG) ex-ML

Essendon bij Melbourne te worden gestationeerd. Lodestars pendelden tussen Perth en Adelaide (met tussenstops te Kalgoorlie en Forrest) voor het afvoeren van passagiers. Vanaf Adelaide vlogen DC-5's van de KNILM op Melbourne. [50] Zo vloog SM vl Rademaker in de LT908 op 9 maart ondermeer een tiental per schip te Perth aangekomen leerling-jachtvliegers naar Kalgoorlie en de volgende dag naar Adelaide. Ook Elt vl wnr Jansen, Elt vl wnr Mulder, Res Tlt vl Arens en Tlt Winckel vlogen op dezelfde dagen hun passagiers met enkele toevoegingen via Kalgoorlie naar Adelaide. Ook een zestal per schip te Perth aangekomen jonge vliegers die te Kalidjati op de Lockheed L212 een opleiding tot 1e bestuurder volgden, gingen net als de leerling-jachtvliegers per L18 naar de Vliegschool van de ML te Adelaide. [51]

Op 17 maart 1942 werden de overgebleven elf L18's verkocht aan de USAAF. De toestellen werden in de periode van 18 tot en met 21 maart 1942 overgedragen aan een Depot Group van de USAAF te Essendon. De LT919 werd op 19 maart door Elt vl wnr Jansen en Sgt mont J.A. Rijks van Laverton overgevlogen naar Essendon en vervolgens ook overgedragen. [52]

De Lodestars hadden een zeer belangrijke rol gespeeld tijdens de oorlogsperiode en waren buitengewoon intensief benut. De bemanningen maakten dan ook extreem veel vliegreizen en de vliegers die vanaf 8 december 1941 en tot en met maart 1942 waren ingedeeld, vlogen in die periode 350-450 uur, inclusief een klein aantal uren op Lockheed L12A/L212-toestellen. Bemanningsleden vlogen in dezelfde periode iets minder omdat bij vluchten binnen Java soms zonder telegrafist werd gevlogen en een aantal monteurs mee rouleerde als reservebemanninglid. De vaste bemanningsleden vlogen echter gemiddeld toch zo'n 250 uur. Er was door de transportvliegtuigen van de D.Vl.A. en de DC-3's van de KNILM tot 3 maart 1942 een kleine tien ton aan goederen naar Bandoeng gevlogen en vanaf 2 maart 1942 waren in totaal ongeveer 125 personen door de L18's, de B-17 bommenwerper en met de DC-3's van de KNILM geëvacueerd naar Australië. [53]



Lodestar LT922 beschadigd Austr 150242
foto via F Smith

Noten

- [1] interview met J.P.G.F. Corsmit; correspondentie auteur met V.N. Jansen.
- [2] logboek van en interview met J.A.J. Ooninx; logboek J. Jansen; interview met G. van Messel; e-mail Bill Bartsch 010707; Hagens, De KNILM vloog door, 108.
- [3] dagboek G. Hagens, collectie Ward, archief NIMH; interviews met J.A.J. Ooninx en G. van Messel; Bijkerk, 171, geeft een deels foutieve beschrijving.
- [4] interview met G. van Messel.
- [5] interviews met G. van Messel en J.P.G.F. Corsmit; logboek J. Jansen; Hagens, De KNILM vloog door, 112-113, stelt ten onrechte dat Van Messel op zaterdagmorgen 210242 te Broome arriveerde.
- [6] Hagens, De KNILM vloog door, 112-113; logboek J. Jansen; interviews met G. van Messel en J.P.G.F. Corsmit.
- [7] logboek van en interview met J.A.J. Ooninx; Bijkerk, 171, schetst een niet geheel juist beeld.
- [8] Correspondentie H.J.A.C. Arens met O.G. Ward; gegevens verstrekt door W.F.A. Winckel (via Jhr. mr. R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland; dagboek aantekeningen Jhr. mr. R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland m.b.t. de vlucht van de LT909, de LT917 en de LT925 naar Bangalore.
- [9] interviews met J.P.G.F. Corsmit, S. de Mul, P. Borgmeijer, P.J. Bouten en V.N. Jansen.
- [10] Interviews met S. de Mul en J.P.G.F. Corsmit; Hagens, De KNILM vloog door, 112, 118.
- [11] Interviews met S. de Mul en J.P.G.F. Corsmit; Hagens, De KNILM vloog door, 118.
- [12] Interviews met S. de Mul en B.J. Fiedeldij.

- [13] Hagens, De KNILM vloog door, 119; interviews met S. de Mul en J.P.G.F. Corsmit.
- [14] Interviews met J.P.G.F. Corsmit en S. de Mul; Rene Wittert, Het vergeten Squadron, 180, 182.
- [15] Correspondentie H.J.A.C. Arens met O.G. Ward; e-mail Bill Bartsch 070807.
- [16] Hagens, De KNILM vloog door, 118-119, geeft op blz. 118 ten onrechte 240242 als datum vertrek PK-AFV; e-mail Bill Bartsch 070907; <http://groups.yahoo.com/group/NEI-Aviation>, message 080707.
- [17] Hagens, De KNILM vloog door, 123; gegevens uit interview van G.J. Hagens met J. Boon (met dank aan G.J. Hagens).
- [18] Hagens, De KNILM vloog door, 124, 126-128, 132, de PK-AFZ was de enige DC-3 zonder extra tank in de cabine.
- [19] Verslag B.J. Fiedeldij, 1946 en interview met B.J. Fiedeldij; correspondentie H.J.A.C. Arens met O.G. Ward; Boer, Indië, 263-264, noemt abusievelijk een verkeerde datum van vertrek; e-mail Bill Bartsch, 070907.
- [20] Interview met B.J. Fiedeldij.
- [21] Interview met B.J. Fiedeldij; vragenlijst SLH J.E. de Jongh, collectie Ward, archief NIMH.
- [22] Interviews met S. de Mul, J.P.G.F. Corsmit en B.J. Fiedeldij; vragenlijst SLH J.E. de Jongh, collectie Ward, archief NIMH.
- [23] Vragenlijst SLH J.E. de Jongh, collectie Ward, archief NIMH; interviews met S. de Mul en J.P.G.F. Corsmit.
- [24] Interviews met S. de Mul, J.P.G.F. Corsmit en B.J. Fiedeldij; De Jong, 1016 noot 1, 1024-1025, 1026 noot 1, noemt in de noten een verkeerde datum voor het vertrek van Lovink, Warners en Jansen; stamboek Blickman; vragenlijsten SLH van J.E. de Jongh en G. Treffers, collectie Ward, archief NIMH; zie Haslach, 40 voor informatie m.b.t. Lovink.
- [25] Boer, Indië, 207-208.
- [26] Interview met J.P.G.F. Corsmit.
- [27] Ibidem.
- [28] Interview met J.P.G.F. Corsmit; interview van G.J. Hagens met J.C. Renaud (met dank aan G.J. Hagens).
- [29] Van Apeldoorn, 207-212; interview van G.J. Hagens met J.C. Renaud (met dank aan G.J. Hagens); Hagens, De KNILM vloog door, 160.
- [30] Van Apeldoorn, 207-212; interview met P. Borgmeijer.
- [31] Hagens, De KNILM vloog door, 161; interview met S. de Mul.
- [32] Interview met J.P.G.F. Corsmit; Hagens, De KNILM vloog door, 160-161; Tyler, o.a. bijlage E (geeft abusievelijk aan dat de ML-vliegers van de MLD waren); Mervin W. Prime, WA's Pearl Harbour: The Japanese raid on Broome (z.p., z.j.), 13 e.v.
- [33] Van Apeldoorn, 210; interviews met J.P.G.F. Corsmit en P. Borgmeijer.
- [34] Hagens, De KNILM vloog door, 163-167, 170-172, 176; Van Apeldoorn, 213-216; Tyler, o.a. bijlage E (geeft abusievelijk aan dat de ML-vliegers van de MLD waren); Mervin W. Prime, WA's Pearl Harbour: The Japanese raid on Broome (z.p., z.j.), 13 e.v.; interview met P. Borgmeijer.
- [35] Van Apeldoorn, 216-217; interview met P. Borgmeijer.
- [36] Hagens, De KNILM vloog door, 172-175.
- [37] Vragenlijst SLH J.E. de Jongh, collectie Ward, archief NIMH; interview met P. Borgmeijer.
- [38] Van Apeldoorn, 218; Hagens, De KNILM vloog door, 174-175.
- [39] Hagens, De KNILM vloog door, 175-176; zie ook Shores, 321, de evacuatie van vliegers van 242 Squadron ging niet door.
- [40] Interview met P. Borgmeijer; Van Apeldoorn, 218-219.
- [41] Notities zakboekje A.A.M. van Rest; vragenlijst SLH J.P. Alberding en verslagen C. Giebel en R.E. Jessurun, collectie Ward, archief NIMH (Jessurun noemt een foutieve datum vertrek waarschijnlijk ontleend aan zijn na de oorlog gereconstrueerde stamboekkaart).
- [42] Boer, Indië, 227, 240; Wittert, 132; Hagens, Kemajoran, 56-58; gegevens uit interview van G.J. Hagens met J.C. Renaud (met dank aan G.J. Hagens); interview met F.J.W. den Ouden.
- [43] Boer, Indië, 241-242, de naam van de 1e bestuurder is hier echter verkeerd gespeld en de datum van de noodlanding is foutief; e-mail E. Rogers 181106 met o.a. verslag G.L. Cherymisin, 1946.
- [44] Hagens, De KNILM vloog door, 184-185; interview met J.P.G.F. Corsmit; correspondentie H.J.A.C. Arens met O.G. Ward.

- [45] De Jong, 1028-1029; correspondentie H.J.A.C. Arens met O.G. Ward; interview met J.P.G.F. Corsmit.
- [46] Boer, Indië, 247-248; interviews met mr. H. Creutzberg, J.P.G.F. Corsmit en P.J. Bouten.
- [47] Logboek J. Jansen; stamboekgegevens ir. S. van Braam, A.R. Best, arts, J. Ketting, E. Guillaume, J. de Serriere en G. van Rijn; dagboek aantekeningen E. Guillaume; De Jong, 1028-1029; interview met mr. H. Creutzberg.
- [48] Boer, Indië, 247-248; correspondentie auteur met H.H.J. Simons; correspondentie H.J.A.C. Arens met O.G. Ward; interviews met J.P.G.F. Corsmit en P. Borgmeijer.
- [49] Boer, Indië, 247-248; Shores, 331-332; correspondentie auteur met H.H.J. Simons (Simons kon deels het gesprek horen dat Maguire voerde met Kol E.T. Kengen. Dit ging niet over het weer uitladen van bagage zoals Shores stelt, maar over het niet aanwezig zijn van Maltby. Kengen zei enkele malen "I do not understand", Maguire liep daarna weg, waarschijnlijk om een telefoon te zoeken); interview K. Akkerman.
- [50] Logboek J. Jansen; interviews met S. de Mul, V.N. Jansen en P. Borgmeijer.
- [51] Logboek J. Jansen; interviews met A.J. van der Heiden, W.J. Holswilder, F. Florentinus, K. Akkerman en mr. H. Creutzberg; correspondentie auteur met H.H.J. Simons.
- [52] Report on a conference held on the 17th March 1942, between Lieutenant-General Brett, Dr. Van Mook, Mr. Hoogstraten (Director of Economic Affairs), Colonel Giebel, Major Roos, Group Captain Gatty and Colonel Perrin (via G.J. Casius); logboek J. Jansen; interview met J.A.J. Oonincx.
- [53] Naar gegevens verkregen van S. de Mul, H.J.A.C. Arens, P.J. Bouten, P. Borgmeijer, V.N. Jansen en J.P.G.F. Corsmit; logboeken J. Jansen en J.A.J. Oonincx.

Gebruikte afkortingen

2 ^e best	Tweede bestuurder
AHK	Algemeen Hoofdkwartier (Legercommandant KNIL)
Brig	Brigadier (=beroepskorporaal)
CL	Commandant Luchtstrijdkrachten (=operationeel of tactisch commandant)
D.VI.A.	Depot Vliegtuigafdeling
KNILM	Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaartmaatschappij
Ll	Leerling
Lvrt	Luchtvaart-radiotelegrafist
MJT	Midden-Java tijd
ML	(Wapen der) Militaire Luchtvaart (van het KNIL)
Mont	Monteur
Ms	Mitrailleurschutter (=luchtschutter)
Olt	Onderluitenant
RAF	Royal Air Force
RAAF	Royal Australian Air Force
RMWO	Ridder der Militaire Willems-orde (4=4e klasse)
TD	Technische Dienst (van de ML)
USAAF	United States Army Air Force
Vbd	Voor bijzondere diensten (=algemene dienst)
VI	Vlieger
Vsd	Voor speciale diensten (=algemene dienst)
Wnr	Waarnemer (=navigator-bommenrichter)

Gebruikte literatuur

- Apeldoorn, Jan van Departure Delayed, Melbourne, 1943.
- Boer, P.C. e.a. De luchtstrijd om Indië, Houten, 1990.
- Bijkerk, J.C. Vaarwel, tot betere tijden, Franeker, 1974.
- Hagens, G.J. De KNILM vloog door, Haarlem, 1972.
- Hagens, Jan Kemajoran, Bergen (NH), 1993.

Jong, L. de Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, 11a, I, tweede helft, Den Haag, 1984.
Shores, Chr. Bloody Shambles, Volume 2, London, 1993.
Tyler, W.H. Flight of diamonds, Carlisle (W. Australia), 1987.
Wittert, Rene Het vergeten squadron, Bussem, 1976.

IN MEMORIAM
Dr Frits Snapper
29 september 1912 - 11 november 2007

Toch nog onverwachts is Frits Snapper op 95-jarige leeftijd overleden. Vanwege zijn verdiensten voor het Cavaleriemuseum heeft hij als infanterist jarenlang aangezetten aan de koffietafel van de Haagse VOC (Vereniging Officieren Cavalerie).

Frits Snapper is in 1937 als econoom afgestudeerd en in dat zelfde jaar benoemd tot reserve 2e luitenant bij het 17e Regiment Infanterie. In 1939/40 is hij gemobiliseerd. Na de capitulatie heeft hij getracht naar Engeland te ontkomen, maar is pas in 1942 via Zwitserland bij de Italiaanse partizanen in de Apennijnen terecht gekomen. Voor die activiteiten is hij onderscheiden met: Ridder in the Most Excellent Order of the British Empire en ook tot Drager van het *Distintivo d'Onore Istituto per i Patrioti Volontari della Liberta*.

Na de oorlog is hij weer als reserve officier in actieve dienst geweest. In 1959 in Frits gepromoveerd in de economie. Zijn civiele loopbaan heeft hij veel doorgebracht buiten Nederland, zoals in Amerika, Curaçao, Nieuw Guinea en Kameroen.

Hij was een vaste bezoeker van Mars-bijeenkomsten waarbij hij altijd wel met luide stem zijn aanwezigheid liet blijken. Als correspondent Eerste Wereldoorlog is hij in stijl op Remembrance-Day van ons heengegaan.

We zullen hem missen en wensen zijn familie sterkte toe om dit verlies te dragen.

W. F. Anthonijsz
M.C. van der Hoog.

IN MEMORIAM
Paulus Johannes Maria (Paul) Kamps (1948 – 2007)

Op 8 november kwam het droeve bericht binnen dat de dag ervoor Paul Kamps was overleden. Hij was al geruime tijd ernstig ziek.

Paul stond bekend als een hartelijk en behulpzaam mens. Zijn hulpvaardigheid toonde hij onder meer tijdens de bijeenkomsten van onze vereniging in het Militaire Luchtvaartmuseum in Soesterberg, waar hij een extra handje toestak om alles in goede banen te leiden. Bij dit museum en bij de toenmalige Sectie Luchtmachthistorie was hij jaren achtereen actief als vrijwilliger en tijdelijk medewerker. In die hoedanigheid voerde hij een veelheid aan werkzaamheden uit. De contacten met het museum ontstonden in de jaren tachtig, nadat hij in zijn werkzame leven op non-actief was komen te staan.

Op het historische vlak toonde Paul zich een gedreven onderzoeker, die zijn kennis graag met anderen deelde. Het opsporen en het vastleggen van historische informatie waren zijn lust en zijn leven, waarvoor hij stad en land afreisde. Hij zette onder andere een database op van wetten, besluiten, kamerstukken en registers die gegevens over de bouw, wijziging en opheffing van vestingwerken bevatten. Dit gegevensbestand vormt een waardevol instrument voor de bestudering van de Nederlandse vestingbouwgeschiedenis. De resultaten van Pauls intensieve speurwerk kregen vaak hun weerslag in publicaties. Een voorbeeld hiervan is zijn artikel over de militaire aspecten van de spoorwegen in Nederland. Deze voor 'Mars et Historia' geschreven bijdrage verscheen als deel I van de Mars Bibliotheek, een reeks voor publicaties die wegens hun lengte niet in het kwartaalblad kunnen worden opgenomen.

Met het overlijden van Paul Kamps hebben we een zeer bijzonder mens verloren. We zullen met veel respect en bewondering aan hem blijven terugdenken.

Joep van Hoof.

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Voor U gelezen door Jacques A.C. Bartels

JAN PLESMAN

Een vliegende Hollander

door *Albert Plesman*, Uitgeverij ASPEKT, Soesterberg

23x16 cm, paperback, 316 blzn, geïllustreerd,

ISBN: 90-5911-509-0; prijs € 22,95

Wie de naam Plesman hoort, denkt waarschijnlijk onmiddellijk aan de eerste



directeur van de KLM, Albert Plesman. Plesman Sr. was echter ook vader van twee zonen die in zijn aviatische voetsporen zijn getreden, Jan en zijn oudere broer Hans. Deze laatste heeft als vlieger bij de 2^e Jachtvliegtuigafdeling op Schiphol succesvol opgetreden tijdens de Meidagen van 1940. Voor zijn luchtacties kreeg hij later de Bronzen Leeuw opgespeld. Jan was tijdens de meidagen op vliegveld De Vliet op Texel voor zijn jachtvliegopleiding gestationeerd. Van daadwerkelijk optreden tegen de *Luftwaffe* was geen sprake. Zoals andere jonge mannen, ongehuwd en meestal nog studierend, kon Jan de capitulatie van ons land maar moeilijk verkroppen en zocht naar mogelijkheden naar Engeland te gaan om vandaar uit de strijd tegen de Duitsers voort te zetten. Met zijn vriend, eveneens 2^e luitenant bij de Luchtvaartafdeling, Geert Overgauw besloot hij om op 30 december 1940 naar het door de Duitsers onbezette gedeelte van (Zuid-) Frankrijk te fietsen. Hollanderse kan het bijna niet. Via Parijs waar de vertegenwoordiger van de KLM beide mannen onderdak bood, slaagden ze erin het onbezette Zuiden te bereiken. Medio april 1941 nam een gids ze mee door de Pyreneeën, korte tijd later arriveerden Jan en Geert in Madrid. Het moeilijkste deel van hun reis was nu achter de rug. Begin mei in Lissabon aangekomen was het de KLM die de jonge vliegers opving. Op 23 mei 1941 bracht Parmentier - Sinds juli 1940 onderhield de KLM een reguliere lijndienst vanuit het Engelse Bristol op Lissabon in het neutrale Portugal. De van de Melbourne-race in 1934 wereldberoemde gezagvoerder was verantwoordelijk voor deze luchtlijn. - de 'Engelandfietsers' naar het Verenigd Koninkrijk. In Engeland bekroonde Jan zijn opleiding tot jachtvlieger met een solo op een Spitfire. Dit bijzondere feit vond plaats op 23 december 1941, op één week na precies een jaar nadat hij met Overgauw Nederland verliet. Op 28 maart 1943 maakte Jan, net als alle andere Nederlandse vliegers deel uitmakend van een Brits RAF-squadron, zijn eerste operationele vlucht. Het zou tot 12 juni 1943 duren alvorens het No. 322 (*Dutch*) Squadron zou worden opgericht. Ook Plesman die met zijn meer dan 100 sorties boven het Kanaal en het vaste land van Europa en ruim 500 vliegreizen op zijn Spitfire een ervaren jachtvlieger mocht heten, maakte nu deel uit van dit -nu nog steeds bestaande- squadron. Ondanks zijn ervaring was Plesman er nog niet in geslaagd een *kill* op zijn naam te krijgen. Met de komst van de V-1's zou dit veranderen. In totaal zou de reserve-kapitein-vlieger in 1944 twaalf V-1's onschadelijk maken. Op 1 september 1944 sloeg het noodlot echter toe. Boven Noord-Frankrijk werd Jan's Spitfire, *Prinses Beatrix* genaamd, zodanig door Duits luchtdoelafweer getroffen dat de staart afbrak. Voor Jan Plesman was er geen houden meer aan. Voor het oog van zijn *wingman* sloeg de Spitfire MJ 343 met de piloot te pletter. Diverse malen is er de afgelopen jaren naar de *crash site* van Plesman gezocht, maar tot op heden zonder resultaat. Misschien komt dat wel, wanneer we de schrijver van deze biografie mogen geloven, omdat men simpelweg op de verkeerde plaats heeft gezocht. Volgens de auteur zou de echte *crash*-plaats zich niet bevinden ten noordoosten van St. Omer, maar ten zuiden van het nabijgelegen Hazebrouck in het Fôret de Nieppe. Het zou nog steeds om landelijk gebied gaan. De auteur doet dan ook een beroep op de Nederlandse regering om alsnog te proberen het wrak met de stoffelijke resten te bergen en deze een eervolle begrafenis te geven. De moeite van het overwegen waard, dunkt mij zo.

Het leven van de jonge Plesman, de opleiding tot vlieger hier als ook later in Engeland, de operationele inzet, de totstandkoming van het Nederlandse squadron in Engeland etc. etc., én de aanwezigheid van documentatie die uit eigen ervaring overvloedig aanwezig is in het Nationaal Archief en de collecties van het NIMH, zijn allemaal zaken die in wezen garant zouden moeten staan voor een goed gedocumenteerd boek. Dat is het mijns inziens niet.

Tijdens het lezen bekwam ik ook het gevoel dat dit boek een vertaling is uit het Engels (vrije /*free* vlieglessen pag. 87, uit het blauwe/*out of the blue* pag. 139 etc.). Inderdaad blijkt in 2002 de auteur het zelf eerder uitgegeven te hebben (*Jan Plesman, a Flying Dutchman*, ISBN 1844260984). Dit staat echter niet in het colofon vermeld.

Wat verder opvalt is dat de auteur zelf geen kennis heeft van de militaire wereld. Zo is een Fokker T8-W niet 'een soort vliegboot met pontoons' (pag. 77) maar een watervliegtuig, kent het Kruis van Verdienste geen lint dat wordt omgehangen (pag. 129) maar is een onderscheiding die opgespeld wordt, is een Mitchell (pag. 189) geen B-26 maar een B-25, is een very light een lichtkogel afgevuurd

uit een Very-pistool (pag. 222) en heeft in het Haagse Bos nooit een afvuurinrichting voor V-1's gestaan (pag. 279).

Behalve opmerkingen op tekstueel gebied en de aanwezigheid van vele Anglicismen, zijn de illustraties beneden peil. De voorkant van het boek laat een recent gerestaureerde Spitfire zien, een exemplaar van 322 zou passender zijn, maar vandaag de dag kan een uitgever het zich toch niet permitteren met onduidelijke soms wellicht uit *Signaal* gescande foto's te komen. Ook de weinige foto's van Jan Plesman in het boek zijn overbekend. Nota bene in ons eigen M&H (32^e jrgang nr 4 1998) staat een foto van Jan Plesman bij een artikel van Erwin van Loo, een foto die niet in het gerecenseerde boek voorkomt. Albert Plesman heeft naar eigen zeggen de beschikking gehad over de dag- en logboeken van zijn familielid. Daarvan had toch meer gebruik gemaakt kunnen worden?

Het verhaal over het leven van de jong gestorven Jan Plesman heeft in potentie veel in zich. Doodzonde is het mijns inziens dan ook dat de schrijver zich niet heeft laten bijstaan door een specialist op het gebied van de militaire luchtvaart. Behalve hem behoeden voor onjuistheden, had deze wellicht nog archief- en fotomateriaal kunnen aanreiken.

Samengevat, Jan Plesman heeft een beter boek verdient.

Wim den Dunnen (tekst en foto's)

LEGERMUSEUM RESTAUREERT KEUKENOPLEGGER EN SCHAFT FORD-TREKKER AAN



Bij het depot van het Legermuseum te Delft werd eind 2006 een interessant restauratieproject afgerond. Het betrof hier de restauratie van een voor 1940 door de Artillerie Inrichtingen gebouwde keukenoplegger, waaraan vier restauratoren een jaar lang hard hebben gewerkt. De oplegger en een aantal van zijn soortgenoten waren tijdens de mobilisatie van 1939-1940 in gebruik bij het Nederlandse Leger en werden toen getrokken door Ford-trekkers. Een keukenoplegger kwam na de capitulatie in mei 1940 terecht bij het museum, maar deze was nu dringend aan restauratie toe. Gaandeweg het project ontstond ook de wens om een zelfde type trekker te pakken te krijgen, zoals

voor 1940 was gebruikt. Het museum was echter niet in het bezit van een dergelijk voertuig, maar na een lange speurtocht langs diverse dumps, handelaren en musea, werd in het depot van het Ford Museum te Hillegom zo'n trekker gevonden. Hoewel niet te koop, werd toch medewerking verkregen en kon het Legermuseum tot aanschaf overgaan. Mede hierdoor is het in het bezit gekomen van een unieke vooroorlogse trekker-opleggercombinatie, beiden dan nu prachtig gerestaureerd.

De restauratie.

In de zestigerjaren was de keukenoplegger door het Legermuseum in bruikleen gegeven aan de Kokschool van de Intendance van de KL. Het voertuig werd daartoe als ornament geplaatst op de Ripperdakazerne te Haarlem. Na de opheffing van Kokschools en de sluiting van de Ripperdakazerne kwam de oplegger weer terug naar het Legermuseum en werd in het depot geplaatst. Zijn rol als ornament, jarenlang in weer en wind te Haarlem, had de oplegger geen goed gedaan. Daardoor was het dak van de carrosserie/opbouw voor een groot deel weggeroest en ook andere delen hiervan waren zwaar verroest. In 2005 werd besloten om de oplegger te gaan restaureren in de eigen voertuigenwerkplaats van het Legermuseum bij het depot aan de Paardenmarkt te Delft. Al spoedig werden de werkzaamheden opgepakt door de restauratoren voertuigen en geschut Peter Mulder en Chris Tånzer en de restauratoren hout Ben Berkel en Bert Broekhuizen. Zo ontstond een krachtig restauratieteam en kwamen al de restauratie disciplines aan bod. Als eerste werden opbouw en onderstel/chassis van elkaar gescheiden. Het chassis, ook zwaar verroest, werd met medewerking van de Mechanisch Centrale Werkplaats (MCW) te Leusden gestraald en in een primer gezet.

Bij de carrosserie gaf het dak, voor een groot deel weggeroest, veel werk. Maar ook de buitenkant van de wanden, gemaakt van plymax (een metalen laag op triplex geperst), moesten van roest worden ontdaan. Ook de vernieuwing van het interieur en vloerdelen ging niet geheel zonder slag of stoot en vorderde langzaam. Na terugkeer van het chassis werd de carrosserie hier weer op geplaatst en kwamen de werkzaamheden in een stroomversnelling.

Een lastige klus en niet zonder problemen.

Maar er waren nog hobbels om te nemen. Het vaststellen van de oorspronkelijke kleur kwam

in de zomer van 2006 aan de orde. Hiertoe werd een monster genomen van de eerste verflaag en naar de firma Sikkens gezonden. Dit met het verzoek de oorspronkelijke kleur en juiste verfsoort te herleiden. Sikkens kwam er niet helemaal uit, maar de ambachtelijke verfwinkel W. Verbeek te Delft wel. De kleur werd daar voor 95 % vastgesteld en ook door Verbeek gemengd. Ook kan nu met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden gesteld, dat dit ook de kleur is geweest van andere voertuigen en materieel van de KL tijdens de mobilisatie van 1939-1940. Een belangrijke vaststelling voor mogelijke andere restauratieprojecten.

De Ford-trekker wordt aangeschaft.

Tijdens de duur van de restauratie in 2006 werd dan nog die belangrijke verwerving van een Ford-trekker verwezenlijkt bij het Ford Museum van de heer Den Hartogh te Hillegom. De trekker, een Ford V8 met 85 pk motor, stond in Hillegom in het depot en werd naar Delft overgebracht. Restauratie was bij Den Hartogh al gedaan, zodat het voertuig alleen nog maar bij het depot van het Legermuseum van een legergroen jasje moest worden voorzien. Al heeft de trekker geen KL herkomst, deze aanschaf is toch alleszins verdedigbaar. Het hoeft namelijk geen uitleg dat een dergelijke Ford uiterst zeldzaam is en anders had het ook nooit weer tot het samenstellen van een organieke vooroorlogse trekker/opleggercombinatie kunnen komen. Waaraan nog kan worden toegevoegd dat tijdens de mobilisatie van 1939-1940 dit soort civiele trucks door ons gemobiliseerde leger werden gevorderd en groen gespoten. De heer Den Hartogh wist nog te vertellen dat hem dit was overkomen in 1939-1940, bij de Ford-trekkers die hij toen bij zijn transportbedrijf in gebruik had. Het museum heeft dan zo de geschiedenis herhaald.

Deze unieke trekker-opleggercombinatie verdient zeker een beter lot dan weer in het depot van het legermuseum te verdwijnen. Gelukkig is er een plan om in 2007 trekker en oplegger te gaan tentoonstellen. Metingen hebben al uitgewezen dat de combinatie wel door een deur kan, die zich op kop van het museumgebouw

bevind. Alleen kan daar niet de draai worden gemaakt. Maar zijn er plannen om met een kraanwagen trekker en oplegger op de juiste plaats te tillen en als het kostenplaatje geen spelbreker gaat worden, belooft dit een spectaculaire operatie te worden.

Wil Zaagman jr.

Het bestuur heeft de droeve plicht u mee te delen dat zijn overleden de heren:

P.J.M. Kamps, Randenbroekerweg 137b, 3816 BH Amersfoort,

F.J. van Lier, Kerkpad 17, 7811 AN Emmen,

dr. F. Snapper, Theo Mann Bouwmeesterlaan 10. k. 212, 2597 GW 's-Gravenhage;

K. Tuinenburg, Tomatenstraat 223, 2564 CR 's-Gravenhage,

A. de Vries, Bernadottelaan 193, 2037 PG Haarlem en

A.G. Westendorp, A. Neuhuyslaan 42, 8072 HT Nunspeet.

Dat zij allen mogen rusten in vrede.

Nieuwe leden (en hun interessegebieden):

J. Oorthuys, Burg. Hustinxstraat 298, 6512 AC Nijmegen,

tel. (024) 324 07 04, e-mail jasper.oorthuys@planet.nl (a1, b1, b7, b10, c4);

E.W.F. Smeets, Klikspanweg 59 kamer 1, 2324 LZ Leiden (algemeen).

Wijzigingen in (post-)adres:

H. Muller, Overakkerstraat 111 kamer 106, 4834 XK Breda;

Vereniging Historische Militaria, p/a Stationsplein 25, 4001 CP Tiel.

LIJST AFDELINGSCORRESPONDENTSCHAPPEN:**Vetgedrukt** zijn de resp. coördinatoren

- a1 Klassieke oudheid, Middeleeuwen **dr. R.P. de Graaf**, Poortjesgoed 14, 3901 LC Veenendaal, 0318-527780, rdgraaf@che.nl
- a2 80-jarige Oorlog, de Republiek drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955
JPCM.v.Hoof@mindef.nl
- a3 Napoleontica, Belgische Opstand drs. M. v.d. Hoeven, Raaphorst 121, 2352 KJ Leiderdorp, 071-5412501
mithras@wxs.nl
- a4 Eerste Wereldoorlog info@marsethistoria.nl
- a5 Tweede Wereldoorlog E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade, 045-5242962
e.h.brongers@tele2.nl
- a6 Krijgsverrichtingen in de voormalige overzeese gebiedsdelen (niet KNIL), info@marsethistoria.nl
- a7 Vredesoperaties B.E. Stuit, Postbus 191, 3500 AD Utrecht, 06-20896904, mondriaan@veteranen.nl
info@marsethistoria.nl
- b1 Krijgsgeschiedenis te land **drs. J.P.C.M. van Hoof**, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955
JPCM.v.Hoof@mindef.nl
- b2 Korpsgeschiedenis drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955
JPCM.v.Hoof@mindef.nl
- b3 KNIL T. Broos, Boerhaavelaan 28, 2334 EP Leiden, 071-5170991, tbroos@hotmail.com
- b4 Vestingwerken drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955
JPCM.v.Hoof@mindef.nl
- b5 Schutterijen A. Kok, Balistraat 86c, 2585 XW 's Gravenhage, 070-3466135
- b6 Wiel- en rupsvoertuigen M.C. v.d. Hoog, Surinamestraat 40, 2585 GK 's Gravenhage, 070-3634391
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 XG Heemstede, 023-5291324
- b7 Zeegeschiedenis dr. S.J. de Groot, Brederoodseweg 49, 2082 BS Santpoort-Zuid, 023-5370769
grootares@hetnet.nl
- b8 Gouvernementsmarine info@marsethistoria.nl
- b9 Mariniers B.E. Stuit, Postbus 191, 3500 AD Utrecht, 06-20896904, mondriaan@veteranen.nl
info@marsethistoria.nl
- b10 Schepen en vaartuigen info@marsethistoria.nl
- b11 Luchtvaartgeschiedenis dr. P.C. Boer, Hoogaars 15, 4617 GE Bergen op Zoom, 0164-230851, pc.boer@alda.nl
- b12 Luchtvaartuigen R.J. Heesterbeek, Prof. Lorentzlaan 237, 3769 GE Soesterberg, 06-15515563
- c1 Uniformen F.A.Th. Smits jr., Wilgendreef 289, 2272 ET Voorburg, 070-3873961
smits@wanadoo.nl
M. Talens, Salomonszegel 115, 7322 ET Apeldoorn, 055-3661706
- c2 Emblemen B.C. Cats, Claudiagaarde 72, 1403 JR Bussum, 035-6913563
Ing. R.C. Kuenen, Willem van Gelre-Gulikstraat 62, 6137 HB Sittard, 046-4588174
robkuenen@hotmail.com
- c3 Onderscheidingen H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray, 0478-582992, hennymeijer@home.nl
B.W. Wagenaar, Burgemeester Nieuwenhuisenstraat 43, 1906 CJ Limmen, 072-5053896
- c4 Tinnen figuren E.P.M. Heldens, Cameliastraat 6, 1214 GA Hilversum, 035-6213992
- c5 Gedenktekens drs. J.A. Bom, Storm van 's Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar, 070-5118624
jabom@wxs.nl
- c6 Traditie, ceremonieel P. v.d. Burg, Park Sparrendaal 102, 3972 LC Driebergen, 0343-517588
schilderhuis@hetnet.nl
- c7 Vlaggen, vaandels, standaarden **W.L. Plink**, Midachten 53, 8162 CK Epe, 0578-612138, wplink@planet.nl
- c8 Militaire muziek mr. R.A. Schimmel, Jan Muschlaan 242, 2597 VE 's Gravenhage, 070-3246568
schimmel242@zonnet.nl
- c9 Militaire genealogie J.W.H. van Campen, Weidebloemenweg 73, 9302 AC Roden, 050-5018214
joopvancampen@yahoo.com
- c10 (Vuur)wapens, geschut G.D. Klein Baltink, Vordense Binnenweg 49a, 7231 BB Warnsveld, 0575-529156
gdkb@wxs.nl



**DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS
ORGANISEERT IN 2001 DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:**

IN 2008

10 februari - 16 maart - 25 mei - 22 juni

aanvang: 09.00 uur - einde beurs 13.00 uur

De vaste locatie voor de beurzen is:

“De nieuwe Sporthal”, Graaf Wichman 177, Huizen N.H.

S.M.V. donateurs en hun dames hebben gratis toegang;
militairen in uniform en houders van een veteranenpas half geld;
overige bezoekers € 5,- p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

INLICHTINGEN

Joop en Ria de Blij - Overdag: 015-2602199 - na 18.00 uur 015-2121858

www.stichtingsmv.nl

DE DONDERBUS

Inkoop - Verkoop - Ruil

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

Adres:

Oostzeedijk beneden 213 A, 3061 VW Rotterdam
Geopend vrijdag van 19-21 uur, zaterdag van 11-18 uur
Telefoon: 010-4140267, Telefoon privé: 0186-602338
Website: www.donderbus.com