

Mars et Historia



Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 51 | 2017 | Nr.1





Verantwoording omslagfoto's en -illustraties

Vooromslag

Slag in de Javazee, 27 februari 1942. Weergegeven is de situatie onmiddellijk na de treffer op HMS *Exeter* (uiterst links) waardoor dat schip de formatie moest verlaten. Op de voorgrond rechts torpedobootjager Hr.Ms. *Kortenaer*, kort voordat dit schip getroffen zou worden door een Japanse torpedo. In het midden vaart de kruiser Hr.Ms. *Java*, vuur afgevend op de Japanse vloot.

Schilderij van Joes Wanders. Collectie Marinemuseum Den Helder.

Binnenzijde vooromslag

Gevecht tussen een Dornier DO 24K vliegboot X 35 en Japanse watervliegtuigen nabij Kuching (Noord-Borneo) op 23 december 1941. Links, vliegend boven de stapelbewolking de Nederlandse vliegboot. Op de voorgrond een dubbeldeks Japans watervliegtuig, waarvan de boordschutter de Dornier onder vuur neemt. Rechts een tweede Japans watervliegtuig.

Schilderij van Joes Wanders. Collectie Marinemuseum Den Helder.

Achteromslag

Schout-bij-nacht Karel Doorman.
Collectie Marinemuseum Den Helder.

Binnenzijde achteromslag

Boven

Hr.Ms. torpedobootjager *Van Nes* wordt op volle zee gebombardeerd en gaat ten onder, 17 februari 1942.

Olieverfschilderij van Joes Wanders. Collectie Marinemuseum Den Helder.

Onder

Curtiss P-40 Warhawks in Australië 'en route' naar Java.

Foto: Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Mars et Historia



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

Redactieadres

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

Redactie

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

Webredactie: Erwin Muilwijk

Logo: Lex Tempelman

Vormgeving en druk: Groen Media, Leiden

ISSN 0928-5156

De Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie, opgericht op 20 augustus 1966 en erkend bij Koninklijk Besluit van 14 juni 1968, is er voor allen, die zich verdiepen in de geschiedenis, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen, en het ceremonieel van militaire en semi-militaire organisaties, meer in het bijzonder die van Nederland en de (voormalige) overzeese Rijksdelen.

Bestuur

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

Secretariaat

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

Lidmaatschap

De jaarcontributie voor 2017 voor leden die geen machtiging tot inning hebben verstrekt, bedraagt € 39,50 (buitenland € 44,50). Leden die een machtiging tot inning hebben verstrekt, krijgen een korting van € 2,50. Voor meer informatie over het lidmaatschap en de vereniging, zie onze website, www.marsethistoria.nl.

Ledenadministratie

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

Sociale media

Mars et Historia | Facebook
[@MarsHistoria](https://twitter.com/MarsHistoria) | Twitter

Inhoud

Van de voorzitter Drs. Rolf de Winter	2
Redactioneel Drs. Liesbeth Brama	3
De rol van luchteenheden bij de Slag in de Javazee (1942) drs. C.D.M.J. Leebeek, commandeur b.d.	4
Het vliegboek van marineofficier-vlieger der 2e klasse Gerard Frederik Rijnders (1913-1992) Drs. Tristan Broos	24
Mars portretteert: Anselm van der Peet Maritiem of marinehistoricus? Drs. Liesbeth Brama	31
Boekbesprekingen	34
Ingezonden reactie	41
Literatuursignaleringen	42

prijs los nr. € 7,50

Van de voorzitter

Nog enigszins aangenaam 'nagloeiend' van het buitengewoon geslaagde gouden verenigingsjubileum starten wij met dit nieuwe nummer van *Mars et Historia* de 51ste jaargang van ons verenigingsorgaan. De schijnwerpers worden ditmaal gericht op de Slag in de Javazee, een hoofdstuk uit onze maritieme historie dat ook 75 jaar na dato nog onverminderd boeiend blijft. Aandacht voor de dramatische ondergang van het geallieerde eskader onder commando van schoutbij-nacht Karel Doorman op 27 februari 1942 is er niet alleen door de herdenkingen en nieuwe publicaties, maar ook in actuele zin door de recent vastgestelde verdwijning van de Nederlandse scheepswrakken van de kruisers Hr.Ms. *De Ruyter* en Hr.Ms. *Java* en de torpedobootjager Hr.Ms. *Kortenaer*. Meer over de inhoud van dit themanummer gewijd aan deze beroemde zeeslag leest u in het hiernavolgende *Redactioneel*.

Als verenigingslid heeft u tijdens de feestdagen van 2016 het fraai vormgegeven jubileumboek *Traditie en Vernieuwing* ontvangen. Het bestuur beschouwt dit boek zonder meer als een visitekaartje, hoopt dat het bijdraagt aan het profiel van de vereniging en dat het zal leiden tot verdere ledenaanwas. Op 20 januari, de dag waarop in de Verenigde Staten van Amerika een nieuwe president werd geïnaugureerd, toog een driekoppige delegatie van het verenigingsbestuur naar landgoed *De Zwaluwenberg* in Hilversum, waar de Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht (IGK) sinds 1945 zijn domicilie heeft. Als bescheiden geste voor zijn bereidwilligheid om vorig jaar de officiële opening van het jubileumsymposium voor zijn rekening te nemen, heeft het bestuur luitenant-generaal Bart Hoitink een exemplaar van *Traditie en Vernieuwing* aangeboden. De IGK en diens stafofficier luitenant-kolonel Ton van Mastrigt ontvingen ons allerhartelijkst. De scheidende IGK – luitenant-generaal Hoitink droeg op 30 januari zijn functie over aan zijn opvolger luitenant-generaal Hans van Griensven – maakte van de gelegenheid gebruik om enkele gebeurtenissen uit zijn persoonlijke 'militaire historie' met ons te delen. Met de intrigerende verhalen en smakelijke anekdotes uit de loopbaan van oud-stuurman, oud-helikopter-vlieger en inmiddels luitenant-generaal b.d. Hoitink zouden gemakkelijk een flink aantal pagina's in ons blad kunnen worden gevuld. De generaal toonde zich tijdens de ontvangst op *De Zwaluwenberg* in ieder geval een aimabele rasverteller.

Hoewel de stofwolken rond de jubileumviering amper zijn neergedwarreld, zullen het bestuur en de redactie er geenszins voor kiezen op de lauweren te gaan

rusten. Wij willen u graag ook in de komende jaren een rijkgeschakeerd militair-historisch tijdschrift blijven bieden en bezinnen ons op verschillende scenario's. Ook de verenigingswebsite, www.marsethistoria.nl, blijft volop in ontwikkeling. Onlangs publiceerde webmaster Erwin Muilwijk zijn jaarverslag over het afgelopen jaar. Daaruit blijkt dat de doorgevoerde revitalisering van de site niet alleen heeft gezorgd voor een forse stijging van zowel het aantal *unieke* als het aantal *terugkerende* bezoekers, maar ook positief bijdraagt aan de naamsbekendheid van de vereniging en het stijgende ledenaantal. Kort gezegd vertonen alle grafieken opwaartse lijnen en dat geeft de militair-historisch geïnteresseerde burger weer moed. In zijn jaarverslag formuleert de webmaster voor het jaar 2017 andermaal enkele ambitieuze doelstellingen. Ik vertel u hopelijk niets nieuws als ik u er op wijs dat u als lid actief kunt bijdragen aan ons blad en de website. Interessant militair-historisch nieuws, exposities, evenementen, recent onderzoek, boekrecensies en meer willen wij bij een zo groot mogelijke groep geïnteresseerden op het netvlies krijgen. De vereniging is zeker gebaat bij een actieve informatie-uitwisseling (bijvoorbeeld via het online forum). Schroom daarom niet de redactie en/of de webmaster te benaderen met nieuw(tje)s, tips en andere wetenswaardigheden. Er gebeurt ontzettend veel in het militair-historische domein. Het is voor ons allen als 'liefhebbers' de moeite waard om relevant (en echt) nieuws met elkaar te delen; *Mars et Historia* en www.marsethistoria.nl zijn bij uitstek de instrumenten die wij hiervoor kunnen benutten.

Drs. Rolf de Winter,
Voorzitter.

Redactioneel

Met dit eerste nummer van 2017 laten we als vereniging het gouden jubileumjaar achter ons en treden we met fris elan het nieuwe jaar binnen. 2016 was een enerverend jaar voor onze vereniging met als kroon het verschijnen van het jubileumboek. De redactie heeft vele positieve reacties mogen ontvangen op de uitgave van het boek dat bij de meeste leden vlak voor de kerstdagen op de deurmat viel. Mocht u uw via de webwinkel bestelde kerstcadeaus niet op tijd hebben ontvangen dan bood het jubileumboek in ieder geval soelaas: een mooier geschenk onder de kerstboom kon een Marslid zich niet wensen.

Dit nieuwe jaar beginnen we met een themanummer. 75 jaar geleden vond op 27 februari 1942 de Slag in de Javazee plaats. De Nederlandse marine probeerde samen met Britse, Australische en Amerikaanse marineschepen in een geallieerd eskader de Japanse invasievloot tegen te houden. Het eskader stond onder commando van schout-bij-nacht Karel Doorman. De slag ging verloren en naast de Nederlandse slachtoffers kwam er ook veel geallieerd marinepersoneel om het leven. De zeeslag is daarom niet alleen in de Nederlandse militaire historie een ankerpunt van herinnering. Vanwege dit bijzondere herdenkingsjaar voor de Koninklijke Marine is dit eerste nummer van 2017 geheel gewijd aan deze zeeslag. In een omvangrijk artikel brengt Kees Leebeek nieuwe nuances aan in het bestaande historische beeld van de zeeslag en dan met name de rol van de geallieerde en Japanse lucht-eenheden. De auteur, zelf oud-marinevlieger, belicht deze vanuit een maritiem perspectief wat een nieuw licht werpt op de gebeurtenissen in de Javazee. Verder heeft bestuurslid Tristan Broos een bijzonder artikel geschreven over marineofficier-vlieger der 2e klasse Gerard Frederik Rijnders (1913-1992). Uitgangspunt van dit vlot geschreven stuk is het vliegboek van Rijnders. In dit persoonlijke logboek heeft Rijnders al zijn vluchten in de periode 25 maart 1941 tot en met 28 februari 1942 bijgehouden. Het boek laat goed zien dat de Slag in de Javazee een lange aanloop van diverse schermutselingen kent. Het verhaal van Tristan zit de lezer 'dicht op de huid' en laat zien hoe in luttele uren een oorlogssituatie compleet kan veranderen. Ik kan het u van harte aanbevelen. Verder komt in de rubriek *Mars portretteert* oud-redactielid Anselm van der Peet aan het woord. Als marinehistoricus (en niet maritiem historicus, u leest verderop waarom) belicht hij de zeeslag zoals die in onze herinnering is gebleven en vertelt hij waarom de verdwenen oorlogswrakken op de bodem van de Javazee vandaag de dag helaas geen uitzondering zijn. Verder hebben we weer een

goed gevulde rubriek *Boekbesprekingen* voor u waarin maar liefst drie boeken worden belicht.

Tot slot is er, naar aanleiding van een artikel in nummer 3 van 2016, in dit nummer ruimte voor een ingezonden reactie van Henry Klom. Een hartenkreet, of wens eigenlijk, voor het toekomstige onderzoek naar het Nederlandse militaire optreden in het voormalig Nederlands-Indië. Ons kwartaalblad is per slot van rekening ook een platform van meningen en mocht u als lezer de behoefte voelen om op artikelen te reageren dan kunt u de redactie natuurlijk altijd benaderen. Ik wens u weer veel militair-historisch leesplezier toe!

Drs. Liesbeth Brama
Hoofdredacteur



Op vrijdag 20 januari 2017 nam de Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht (IGK) luitenant-generaal Bart Hoytink het jubileumboek *Traditie en Vernieuwing* van voorzitter Rolf de Winter op landgoed *De Zwaluwenberg* in ontvangst. Van links naar rechts: penningmeester Wim Adriaansen, stafofficier IGK luitenant-kolonel Ton van Mastrigt, voorzitter Rolf de Winter, IGK luitenant-generaal Bart Hoytink en hoofdredacteur Liesbeth Brama.

Foto: staf IGK.

De rol van luchteenheden bij de Slag in de Javazee (1942)

drs. C.D.M.J. Leebeek, commandeur b.d.¹

Inleiding

Dit jaar is het 75 jaar geleden dat de Slag in de Javazee plaatsvond. De geschiedschrijving over het verlies van Java, waarvan de Slag in de Javazee deel uitmaakte, heeft onder meer vorm gekregen in het boek van de oud-luchtmachtofficier en historicus dr. P.C. Boer: *Het verlies van Java. Een kwestie van Air Power*.² Het is een gedegen werk dat in de loop der jaren onweersproken bleef. Echter, uit onderzoek voor het boek *Een eeuw Marineluchtvaartdienst (MLD)* dat in augustus 2017 van onder meer auteur dezes zal uitkomen moge blijken dat de visie op de rol van de geallieerde en Japanse luchteenheden tijdens de Slag in de Javazee - zoals weergegeven in het boek van Boer - enige nuancering behoeft. In zijn werk beschrijft Boer de rol van luchteenheden in de strijd in Nederlands-Indië vooral vanuit het perspectief van de luchtmacht. Soms ontbreken daardoor de typische marineaspecten in zijn beschrijving van de rol van Japanse en geallieerde luchteenheden tijdens de Slag in de Javazee. De auteur van dit artikel - zelf oud-marinevlieger en maritiem historicus - zal pogen deze leemten in kennis aan te vullen of te verbeteren. Dit vormde de aanleiding voor het schrijven van dit artikel. De onderzoeksvraag van dit artikel luidt: welke rol speelden geallieerde en Japanse luchteenheden bij de Slag in

de Javazee mede gezien vanuit een maritiem perspectief? Vanwege de scope van dit artikel blijven de typische scheepsaspecten buiten beschouwing. Na een korte inleiding in de historische context zal snel worden doorgeschaakeld naar de slag zelf en ingezoomd worden op de luchteenheden. Het artikel wordt afgesloten met conclusies. De specifieke bronnen zijn - behalve algemene historische bronnen - Boers boek en zijn recente artikel over *direct air support* tijdens de slag, waarin hij zijn boek waar nodig heeft aangevuld en verbeterd.³ Vervolgens komen de observaties van de commandant van de Japanse torpedootjager *Amatsukaze* - Hara - aan de orde; ze zijn duidelijk en passen qua tijdschema exact in het Japanse en geallieerde beeld. Deze Japanse marineofficier was materiedeskundig en goed ingevoerd in de Japanse strijdmethoden. Tijdens de Slag in de Javazee zat hij met zijn schip als het ware op de eerste rang. Zijn observaties zijn na de oorlog gepubliceerd.⁴ De artikelenreeks over de Japanse marineoperaties in het *Marineblad* (1974-1977) van schout-bij-nacht titulair b.d. J.F.W. Nuboer is in dit verband eveneens verhelderend.⁵ Verder zijn - ten aanzien van de inzet van Japanse kruiservliegtuigen tijdens de Slag in de Javazee - de opmerkingen van de commandant van de Australische kruiser *Perth* relevant, evenals de getuigenis van de *US signal man* Sholar aan boord van de Nederlandse

¹ Kees Leebeek (1944) heeft na de middelbare schoolopleiding enige jaren gevaren als koopvaardijofficier en werd in 1967 als dienstplichtig officier ingelijfd bij de Koninklijke Marine. Daar koos hij voor een functie als vlieger/waarnemer bij de Marineluchtvaartdienst. Na vele operationele vliegende plaatsingen onder meer op de Grumman S2F-Tracker, de Breguet Atlantic en de P3C Orion ging hij - na het volgen van de Hogere en Krijgskundige vorming - het bestuurlijke circuit in. Hij was commandant van de vliegtuigsquadrons 2 en 320 en later commandant van de groep maritieme patrouillevliegtuigen te Valkenburg. Zijn marineloopbaan werd in mei 2000 afgesloten in de functie van vlagofficier marineluchtvaartdienst, tevens souschef operatiën van de Koninklijke Marine. Na zijn leeftijdsontslag studeerde hij geschiedenis aan de universiteit van Leiden. Hij is getrouwd en heeft twee dochters en een zoon en zeven kleinkinderen.

² P.C. Boer, *Het verlies van Java. Een kwestie van Air Power: de eindstrijd in Nederlands-Indië van de geallieerde lucht-, zee- en landstrijdkrachten in de periode 18 februari t/m 7 maart 1942* (Amsterdam 2006). P.C. Boer is econoom en promoveerde in 1987 op een militair-historisch onderwerp aan de Universiteit van Amsterdam, 479.

³ P.C. Boer, *The direct air support during the battle of the Java sea as seen from the allied side*, www.academia.edu, (2015 revised may-june 2016, revised 8-15 July 2016).

⁴ Tameichi Hara, 'De slag in de Javazee 27 febr. '42 vanuit Japans oogpunt', in: *Maritiem Gezien*, nrs. 3-88, 4-88, 2-89, 3-89, 1-91.

⁵ J.F.W. Nuboer, 'De Japanse Marineoperaties tegen Nederlands-Indië uit Japanse bron', 13 artikelen in: *Marineblad 1974-1977*.



Een Consolidated PBY-5A Catalina met MLD registratienummer 16-218 tankt op Sentani in Nederlands Nieuw-Guinea. De foto van deze Catalina is van ná 1948 in Nieuw-Guinea.

Foto: Aviodrome.

kruiser Hr.Ms. *De Ruyter*.⁶ Ter duiding van het tactische gebruik van de toenmalige kruiservliegtuigen bij de Koninklijke Marine is gebruikgemaakt van relevante correspondentie tussen de marinestaven van Den Haag en Batavia van 1937, alsmede van de vigerende stafvoorschriften der Koninklijke Marine.⁷

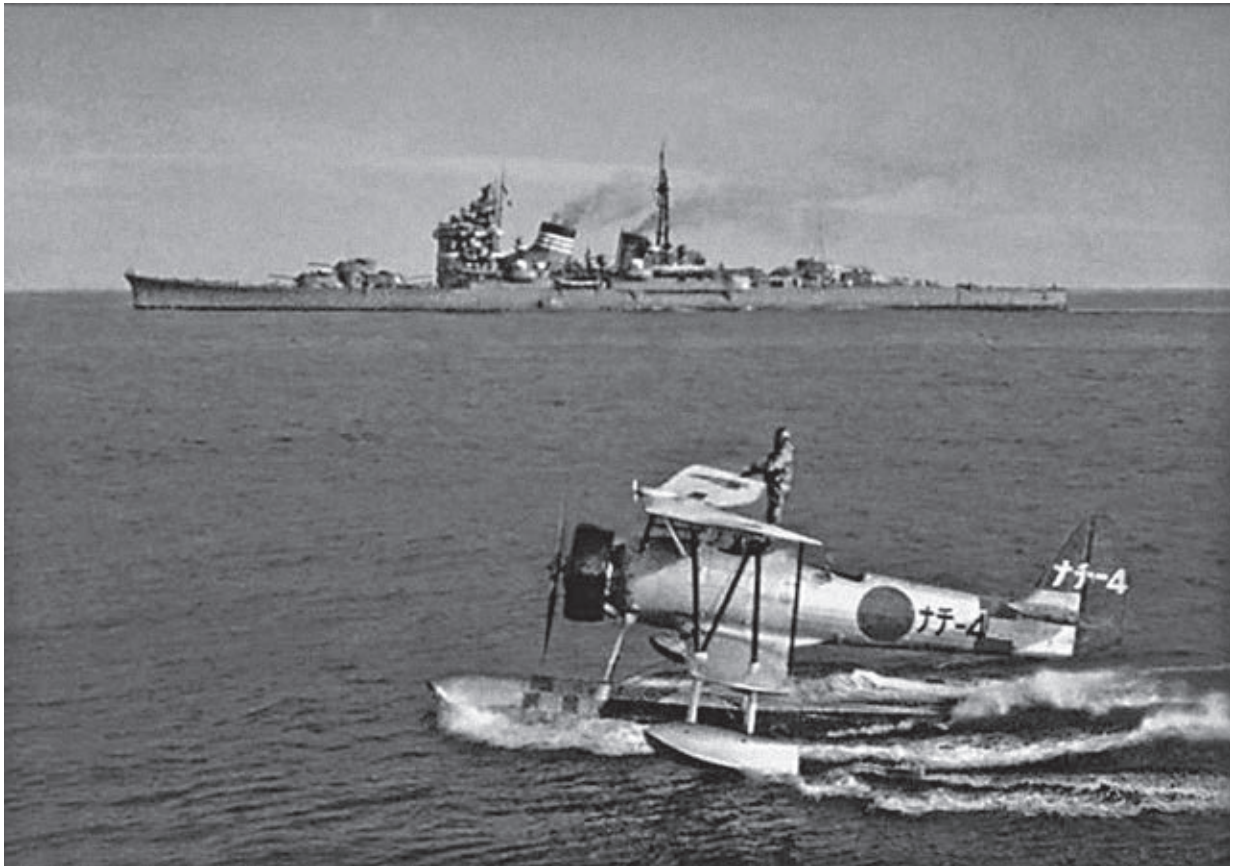
Oplopende spanning in Zuidoost-Azië

Sedert de inval van Duitsland op 10 mei 1940 waren Nederland en zijn koloniën in staat van oorlog met Duitsland. Op 7 december 1941 viel Japan bij verrassing de Amerikaanse slagvloot aan in Pearl Harbor (Hawāi). Op 8 december verklaarden de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en Nederland (inclu-

sief Nederlands-Indië) Japan de oorlog. Nederlands-Indië werd ter zee verdedigd door een Koninklijke Marine (KM) die ernstig was verzwakt door langdurige bezuinigingen. De vloot omvatte enige lichte kruisers, torpedobootjagers, een veertiental onderzeeboten en de Marineluchtvaartdienst (MLD). Deze beschikte over 36 vliegboten en een aantal drijvervliegtuigen. Bestellingen voor extra vliegboten en torpedobommenwerpers waren weliswaar geplaatst maar de aflevering werd door de oorlogssituatie ernstig vertraagd. Te land en in de lucht werd Indië verdedigd door het Koninklijk Nederlands Indisch Leger (KNIL). De relatief sterke militaire luchtvaartafdeling (ML) van het KNIL bestond uit een fors aantal middelzware Glenn Martin-166 bommenwerpers en een veel geringer aantal

⁶ BR 1736(21) *Battle Summary No. 28*, TSD Historical Section; Naval Staff, British Admiralty, *Battle of the Java Sea 27th february 1942*, London, 47, para 61. Ibidem, bron: Dutch account 22.

⁷ Brief Chef Marine Staf Den Haag J.Th. Fürstner aan chef staf Zeemacht Batavia E.A. Vreede, de dato 27 februari 1937, onderwerp: Vervanging kleine zeevliegtuigen; brief CS Zeemacht Batavia aan CMS Den Haag, de dato 2 april 1937, onderwerp idem; brief CMS Den Haag aan CS Zeemacht Batavia, de dato 19 april 1937, onderwerp idem. En: *Stafvoorschriften Koninklijke Marine* (KM), bundel I: Tactische leidraad KM, deel V: Gecombineerde strijdkrachten, hoofdstuk 5: De tactische verkenning en de verkenningsafweer, 151-155. En: bundel III: Oefeningsvoorschriften KM, deel V: Gecombineerde strijdkrachten, hoofdstuk 3: Aanslagwaarneming door vliegtuigen, 35 (Batavia 1941).



Een Japanse Myoko-klasse zware kruiser *Haguro* die samen met haar zusterschip *Nachi* betrokken was bij de Slag in de Java-zee. Op de voorgrond het Nakjima E8N type 95 tactisch verkenningsvliegtuig van de kruiser *Nachi*. De foto werd gemaakt in de Gele Zee in april 1936.

Foto: collectie ML-KNIL Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

Brewster-339 jachtvliegtuigen. Er bestond wel overleg tussen KM en KNIL maar - naar mijn smaak - te weinig; vanwege de schijnbaar tegenstrijdige belangen van marine en ML-KNIL overheerste een sfeer van naijver en budgetnijd; de contacten waren weinig collegiaal. En dit terwijl strategisch overleg en strategische afstemming juist in dit uitgestrekte eilandenrijk zo noodzakelijk waren. Er was immers sprake van één grote archipel waardoor - om succes te kunnen hebben - de strategieën van zee- en landstrijdkrachten noodzakelijkerwijs op elkaar moesten zijn afgestemd.⁸ De verbindingen tussen eigen en geallieerde staven en lucht- en vlooteenheden waren niet goed georganiseerd. Dit was naast een technisch probleem vooral

een cultuur- en organisatieprobleem. Voorts werd te weinig gezamenlijk geoefend. Deze factoren vormden géén goede basis voor een effectieve oorlogvoering tegen een overmachtige en bovendien zwaar onderschatte vijand. Contrasterend hiermee was bij het Japanse leger en de marine - die beide een eigen luchtmacht hadden - zowel in de planningsfase als tijdens de uitvoering sprake van een harmonisch concept, dat wil zeggen dat het Japanse opperbevel steeds op zoek ging naar inzet van de beste mix van leger-, vloot- en lichteenheden. Dat concept was - vóór aanvang van de vijandelijkheden tijdens gezamenlijke oefeningen in de Japanse binnenzee - ruimschoots beproefd en beoefend. Dit harmonische concept betekende overi-

⁸ De toenmalige marinestrategie verwees naar de Franse admiraal en strateeg Castex, echter zonder acht te slaan op diens waarschuwingen. Castex stelde onder meer: "Voor het defensief van de zwakkere partij ter zee moet de geografie worden betrokken, de invloed van het land [de Indische archipel] en het leger [KNIL met ML] op de zee. Het strategische objectief moet zorgvuldig worden gekozen, bijvoorbeeld een guerrilla ter zee op eigen voorwaarden in de eigen achtertuin met als doel: deconcentratie van de tegenstander en het voorkomen van de beslissingslag. Uit: J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot*, (Leiden, 16 maart 2011).

gens niet dat het Japanse leger en de marine steeds een ideale, flexibele samenwerkingsvorm hadden. Er werd stevig onderhandeld, waarna het resultaat niet zelden via een "Keizerlijke overeenkomst" moest worden bekrachtigd.

De Japanse aanval

De Japanse strijdkrachten rolden vanaf 7 december 1941 als een stoomwals over Zuidoost Azië: via Indo-China werden de Filippijnen, Malakka en Singapore aangevallen. Vanaf de tweede helft van december vielen ze ook Nederlands-Indië aan. De Japanse militaire focus lag vooral op het snel veroveren van vliegvelden om van daaruit de militaire kracht te kunnen projecteren op de vijand. Al op 10 januari 1942 viel het vliegveld van Menado op de noordoostpunt van Celebes dat daarna vrijwel meteen in gebruik werd genomen. Het veld bleek zeer geschikt: er konden circa 60 jachtvliegtuigen en bommenwerpers opereren. Op 12 januari richtten de Japanse zeestrijdkrachten een drijvende logistieke basis in op de rede van Banka. Op 25 januari veroverden ze Balikpapan (Borneo); ook dit vliegveld bleek goed bruikbaar. De olie-installaties op Borneo waren alle tijdig door de Nederlanders vernield. Ambon werd op 31 januari bezet maar de haven en het vliegveld waren pas op 8 februari bruikbaar. Tijdens hun luchtaanvallen op Soerabaja op 3 februari

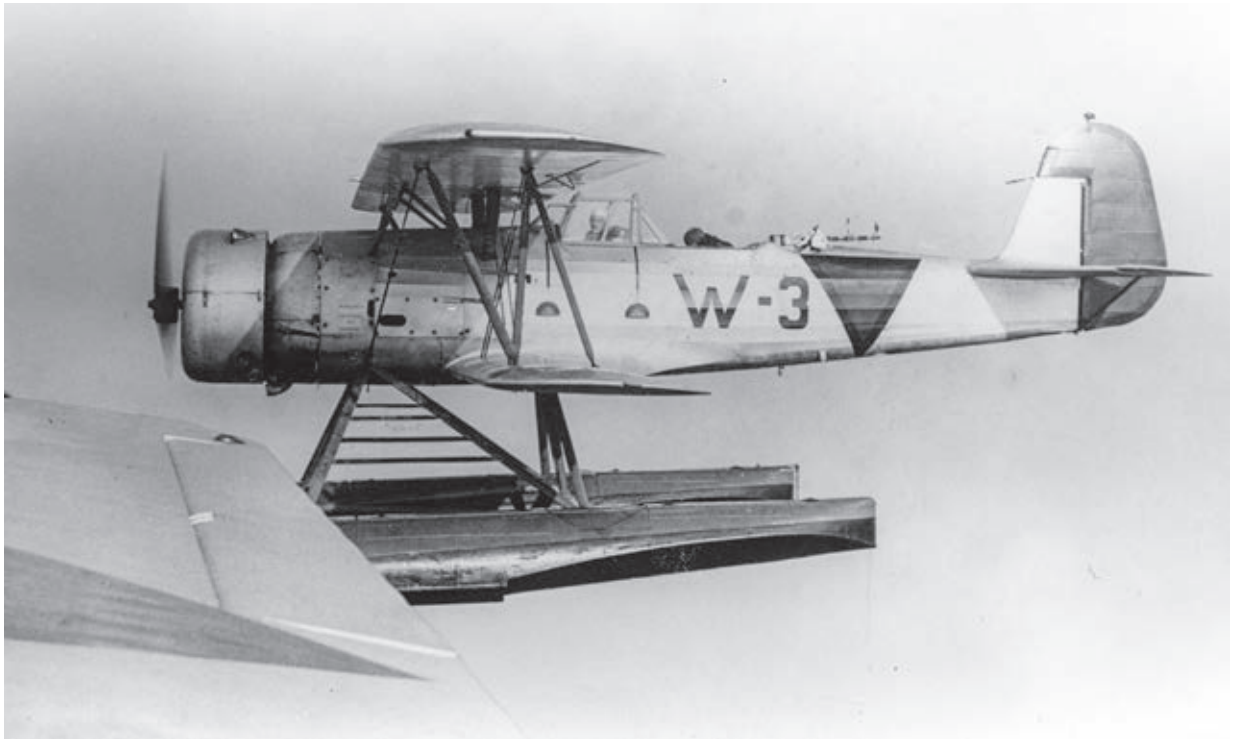
verkenden Japanse vliegtuigen ook de geallieerde schepen van de *Combined Striking Force* (CSF) onder bevel van schout-bij-nacht Karel Doorman. Meteen op 4 februari werd dit eskader in de Javazee langdurig door Japanse luchteenheden bestookt waarbij diverse schepen zware schade opliepen. Op 8 februari werden de haven en het vliegveld van Makassar ingenomen. Singapore viel op 15 februari 1942 in Japanse handen, voor zowel de Britten als voor Nederlands-Indië een belangrijk strategisch verlies. Op dezelfde dag verkenden de Japanners Doormans eskader in de Gaspar-straten op een noordelijke koers. Gedurende de hele dag werd het eskader vervolgens vanaf grote hoogte gebombardeerd door Japanse vliegtuigen. Omdat men aan boord van de schepen het moment van "bommen los" kon zien en door de relatief lange valtijd van de bommen waren de schepen in staat tijdig scherp van koers te veranderen, waardoor de Japanse bommenwerpers geen voltreffers behaalden en slechts lichte schade veroorzaakten.

Op 15 februari werden luchtaanvallen uitgevoerd op de Kleine Soenda-eilanden. Op de 16e bezetten de Japanse strijdkrachten de haven en één van de twee belangrijke vliegvelden van Palembang (Sumatra). De bombardementen op de Kleine Soenda-eilanden van 15 februari werden op 18 februari gevolgd door een grootscheepse luchtaanval op Port Darwin in Australië met als gevolg grote schade aan schepen, vliegtui-



Een Dornier Do-24K met MLD registratienummer X-12.

Foto: NIMH.



Een Fokker C.XI W in gebruik als kruiservliegtuig met MLD registratienummer W-3.

Foto: NIMH.

gen op de grond en aan haveninstallaties. Op 22 februari veroverden de Japanners het vliegveld Den Pasar op Bali waarna Japanse bommenwerpers het veld in gebruik namen. Hierdoor konden ze met hun vliegtuigen een groot deel van Oost- en Midden-Java bestrijken alsook de havenstad Tjilatjap aan Java's zuidkust. Op dezelfde dag werden Koepang en Dili bezet. Met deze vliegvelden in bezit was de luchtbrug voor het overvliegen van Amerikaanse P-40 jachtvliegtuigen vanuit Australië naar Java - ter versterking van de geallieerde luchtmachten - doorsneden. Ook kon Japan de luchtbrug met transportvliegtuigen voor reservedelen en oorlogsgoederen vanuit Australië naar Java naar believen verstoren. Java was omsingeld en wankelde! Geallieerde versterkingen werden mondjesmaat over zee aangevoerd. USS *Sea Witch*, met aan boord 27 P-40 Warhawk-jachtvliegtuigen - in konvooi onderweg van Australië naar Brits-Indië - werd op 22 februari herbestemd voor Java, verliet op 25 februari het konvooi bij de Cocos-eilanden en zette koers naar Tjilatjap waar het op 28 februari zou aankomen. De eerste batch van zes Boston DB-7B-bommenwerpers voor de MLD werd op 27 februari aan boord van het M.S. *Kota Baroe* in kratten verpakt aangevoerd te Tjilatjap. Het vliegveld van Bandjermasin kon vanaf 25 februari door de Japanners worden gebruikt.

Aanval op Java

Het Japanse aanvalsplan op Java voorzag in een gecombineerde leger- en marineaanval in twee gescheiden strijdgroepen: een westelijke invasievloot door Straat Karimata, gericht op het veroveren van West-Java (met de regeringszetel Batavia en militaire hoofdkwartieren) en een oostelijke invasievloot door Straat Makassar, gericht op het veroveren van Oost-Java (vlootbasis Soerabaja). De omsingeling van Java werd gecompleteerd door een sterk Japans vlooteskader zuid van Java in de Indische Oceaan om de Britse *Eastern Fleet* buiten te sluiten en Java aan de zuidzijde af te grendelen.

De westelijke invasievloot vertrok op 18 februari uit de Camranh-baai in Indo-China en stoomde via de Indo-Chinese kust en de Anambas-eilanden naar West-Java. Op 19 februari vertrok de oostelijke invasievloot uit de Soeloebaai (Filippijnen) om de zuid. Uit Japanse luchtverkenningen op 18 februari bleken in Soerabaja nog steeds vrij sterke geallieerde vlooteenheden te liggen. Volgens de analyses van vooral de Japanse marine was de tegenstand op Java nog niet in voldoende mate uitgeschakeld. In overleg tussen leger en marine werden de geplande landingen op Java met twee dagen uitgesteld tot 28 februari om de lichteenheden meer tijd te gunnen de tegenstand uit

te schakelen. Nu werden ook zware kruisergroepen aan de dekkingseskaders van de invasievloten toegevoegd. Aan de westelijke invasievloot werd - behalve zware kruisers - een licht vliegkampschip met begeleidende jagers toegevoegd. De westelijke invasievloot ging op 23 februari weer om de zuidoost. De oostelijke invasievloot ging ten zuidwesten van Balikpapan (Borneo) ten anker, ging op 24 februari ankerop en werd verkend door een MLD-vliegboot, die werd neergeschoten. Op 25 februari vonden zware Japanse lucht-aanvallen plaats op Soerabaja en Tandjong Priok. Op dezelfde dag om 14.30 uur passeerde de westelijke invasievloot Karimata en werd eveneens verkend door een MLD-vliegboot.

's ochtends vergaderden de opperbevelhebber van de geallieerde strijdkrachten in Indië (luitenant-generaal Ter Poorten), de geallieerde luchtmachtbevelhebber (generaal-majoor van Oyen) en de bevelhebber van de geallieerde vloot (viceadmiraal Helfrich) over de ontstane situatie. Naar hun mening kon die als volgt worden samengevat. De westelijke invasievloot zou waarschijnlijk door de Gaspar-straten komen en landen in West-Java, terwijl de oostelijke invasievloot waarschijnlijk door Straat Makassar zou komen om te landen op Oost-Java. Het luchtoverwicht boven Java was door de Japanners reeds met succes bevochten. Zij zouden hun invasies niet of nauwelijks behoeven uit te stellen, waardoor eventuele versterking van de geallieerde luchtmacht met jachtvliegtuigen sowieso te laat zou komen. Het laatste redmiddel voor Java was nu de geallieerde vloot! Het plan was deze vloot samen te trekken in Soerabaja teneinde de oostelijke invasievloot aan te vallen. Ter bescherming van de vloot zou de geallieerde luchtmacht zoveel mogelijk jachtvliegtuigen naar Oost-Java verplaatsen. Na de aanval op de oostelijke invasievloot zou het geallieerde eskader zich verplaatsen naar West-Java en de westelijke invasievloot aanvallen. De overgevlogen jachtvliegtuigen gingen dan ook terug naar West-Java.

26 februari 1942

Het geallieerde eskader lag te Soerabaja. Het eskader bestond uit vijf kruisers namelijk twee zware kruisers: HMS *Exeter* en USS *Houston* en drie lichte kruisers HMS *Perth*, Hr.Ms. *De Ruyter* (Doormans vlaggenschip) en Hr.Ms. *Java* en negen torpedobootjagers te weten: Hr.Ms. *Kortenaer*, Hr.Ms. *Witte de With*, HMS *Electra*,

HMS *Jupiter*, HMS *Encounter*, USS *Edwards*, USS *Alden*, USS *Ford*, USS *Pope* en USS *Paul Jones*. Voor de luchtverdediging van dit eskader - dat in de haven liggend kwetsbaar was - werden om 09.30 uur negen P-40E Warhawks en drie Brewster-339-jachtvliegtuigen *ge-scrambeld*⁹ voor de onderschepping van een naderende Japanse formatie van 26 G4M-bommenwerpers en acht *Navy Zero*-jachtvliegtuigen. De Japanse formatie vloog echter op een hoogte van 9000 meter en was daarmee onbereikbaar voor de geallieerde jachtvliegtuigen die een lager operationeel plafond hadden.¹⁰ De bommenwerpers wierpen hun bommen vanaf 9000 meter hoogte door gaten in de bewolking maar misten de geallieerde schepen nipt.¹¹ Eén *Zero*-jager werd neergehaald door een P-40-jachtvliegtuig. Om 16.45 uur werd het uitvaren van Doormans eskader in de lucht gedekt door twee Brewster jachtvliegtuigen; vier Brewsters stonden standby.

Op dezelfde 26 februari vlogen vanuit Tjilatjap twee MLD-Catalina's (de Y-65 en Y-71) voor de oppervlakteverkenning van het zeegebied ten zuiden van de haven ter beveiliging van de geplande aankomst van de vliegtuigtender USS *Langley*, die twee gevechtssklare en bemande squadrons P-40-jachtvliegtuigen aan boord had. De Catalina's waren beladen met dieptebommen tegen de onderzeebootdreiging. De mijnenlegger *Willem van der Zaan* was door de KM aangewezen als escorteur, maar kreeg problemen met de voortstuwing en kon daardoor de *Langley* niet bijhouden. Het escorteren werd vervolgens toegewezen aan twee Amerikaanse torpedojagers, die echter nog ter plekke moesten komen. De *Langley* stoomde aanvankelijk alleen op volle kracht verder, maar kreeg opdracht van Helfrichs staf om enkele uren terug te varen teneinde zijn nieuwe escorteurs de kans te geven positie in te nemen. Door deze vertraging bevond het schip zich - ongelukkigerwijs - bij zonsopkomst op 27 februari in een positie die nog vele zeemijlen verwijderd was van Tjilatjap; dit maakte hem kwetsbaar voor luchtverkenning. Mijns inziens was de opdracht aan de *Langley* om terug te varen - waardoor het schip bij daglicht in een Japans "verkenning>window" viel - een kapitale inschattingfout van Helfrichs staf!

In de late ochtend van de 26e vond de MLD-vliegboot X-28 de oostelijke invasievloot in het zuidelijk deel van Straat Makassar. Het konvooi dat nog enkele uren werd geschaduwed bestond uit circa 30 schepen met een escorte van twee kruisers en vier torpedobootja-

⁹ To scramble: uit de alarmtoestand snel starten vanaf het vliegveld en eenmaal in de lucht onmiddellijk de gestelde opdracht uitvoeren.

¹⁰ Operationeel plafond is de maximale hoogte waarop een vliegtuig met uiterst vermogen nog een bepaalde klimsnelheid kan ontwikkelen. Dit bepaalt ook de manoeuvreerbaarheid op grote hoogte.

¹¹ De nauwkeurigheid van bombarderen op 9000 meter hoogte was - gelet op de *bomb sight* van de G4M-bommenwerper - laag waardoor de trefkans gering was. Bron: P.C. Boer.

gers en voer noordwest van de Arendseilanden op ongeveer 200 *nautical miles* (NM)¹² noordnoordoost van Soerabaja. Daarna raakte dit konvooi enige tijd zoek. Die dag vonden wederom luchtaanvallen plaats op Soerabaja. In de avond vielen twee Japanse drijververkeners bij Bawean een patrouillerende MLD-Catalina aan. Het leek er dus op dat Japanse kruisers in de buurt waren. Om circa 18.30 uur voer Doormans eskader Soerabaja uit in een poging de oostelijke landingsvloot te vinden en aan te vallen. Ongeveer op hetzelfde tijdstip viel een Amerikaanse B-17 op 20 NM noordoost van Bawean een beschermd konvooi aan maar de bommen misten doel. Het operatieverslag van deze B-17 bereikte echter noch de KM, noch Doorman via de normale kanalen. 's Avonds om 22.30 uur hoorde de commandant Marine te Soerabaja (CKM) bij toeval van deze B-17 aanval tijdens een stafoverleg met zijn lokale KNIL-luchtverdedigingcommandant (luitenant-kolonel Ente van Gils). Doorman maakte inmiddels een zoekslag langs de noordkust van Madoera maar vond niets.

In de nacht van 26 op 27 februari plande het *Java Air Command* (JAC) een aantal missies gebaseerd op de aanname dat de Japanse invasie in de ochtend van 27 februari zou plaatsvinden. Er was contact tussen de luchtmacht- en marinestaven voor coördinatie. Een LB-30 Liberator-bommenwerper startte rond middernacht voor een verkenning van de oostelijke invasievloot maar vond niets. In de vroege ochtend van 27 februari werd bij het JAC geconcludeerd dat de invasie vermoedelijk een dag later - dus op 28 februari - zou gaan plaatsvinden. Het JAC kreeg opdracht alle beschikbare jachtvliegtuigen in te zetten ter bescherming van Doormans eskader. Het aantal operationele jachtvliegtuigen ter bescherming van de CSF was op dat moment tien P-40's en zes Brewsters op Ngoro Oost-Java (plus acht Brewsters op Andir in West-Java). Hun voornaamste missie was bescherming van het eigen eskader tegen Japanse jachtvliegtuigen en bommenwerpers terwijl de Brewsters, die paarsgewijs boven de CSF vlogen, vooral waren gericht op het neutraliseren van Japanse organieke verkenningsvliegtuigen (als ogen van de vloot). Britse Hurricanes zorgden voor de luchtverdediging van de haven van Tandjong Priok voor het geval daar eigen schepen - voor of tijdens het gevecht - zouden willen binnenlopen om olie te laden. In West-Java waren in totaal nog twintig lichte en middelzware bommenwerpers van

verschillende typen inzetbaar, in Oost-Java nog zeven zware bommenwerpers. In West-Java waren verder nog zeven Catalina-vliegboten van de MLD beschikbaar waarvan er twee naar Oost-Java werden gestuurd om de verkenning van de oostelijke invasievloot te ondersteunen. De MLD-Catalina Y-63 zocht in de nacht van 26 op 27 februari naar de westelijke invasievloot. Ze meldde om 23.00 uur in Straat Banka slechts enige Japanse schepen die geen groot konvooi vormden.

27 februari 1942

's Morgens om 03.00 uur vond de Y-63 een concentratie schepen bij Muntok. Het verkenningsbericht van deze detectie kon echter niet worden verzonden door een langdurige berichtenwisseling tussen twee marineradiostations. Om 06.30 uur vloog de boot van Straat Banka terug naar Priok en werd onderweg aangevallen door zes Japanse legerjachtvliegtuigen. Eén jager werd door de Y-63 neergeschoten, een ander werd beschadigd, de rest droop af. Twee bemanningsleden waren gewond en de kist moest *ditchen*¹⁴ door een brandstoftekort als gevolg van de lek geschoten tanks; ze werd sinds zonsopkomst vermist. Vijf bommenwerpers (Hudsons en Glenn Martins) - gereserveerd om de geringe verkenningcapaciteit aan te vullen - stegen vanuit Kalidjati op om de westelijke Javazee inclusief het gebied rond de eilanden Banka en Billiton af te zoeken. In slecht weer verkende een Hudson een klein Japans konvooi zuidzuidoost van Banka dat op een noordoostelijke koers voer. Een Catalina-vliegboot vond in het noordelijke deel van Straat Karimata wel Japanse schepen maar kon door het slechte zicht geen bijzonderheden geven. Rond 10.30 uur detecteerde een terugkerende Blenheim-bommenwerper een Japans konvooi van 20 schepen op circa 100 NM noord van Straat Soenda op een noordwestelijke koers. Catalina vliegboten zetten de zoektocht voort. Kennelijk was de westelijke invasievloot zich aan het splitsen voor twee landingsplaatsen op West-Java. Het Japanse dekkingseskader verkende een geallieerd eskader: de *Western Striking Force*¹⁵ bestaande uit drie lichte kruisers en twee torpedojagers op 35 NM noordwest van Batavia, aangevuld met Hr.Ms. *Evertsen*. De Japanse tactische commandant - met als primaire missie het beschermen van de invasievloot - liet zich echter niet naar het zuiden lokken en luchtaanvallen hadden door het slechte

¹² Nautical miles: zeemijlen. 1 zeemijl = 1852 meter.

¹³ L. Honselaar, *Vleugels voor de Vloot. De geschiedenis van de Marineluchtvaartdienst* (Rotterdam 1950), 196-200.

¹⁴ To ditch: een gecontroleerde noodlanding op zee.

¹⁵ De *Western Striking Force* bestond uit: de drie lichte kruisers HMS *Hobart*, HMS *Dragon*, HMS *Danae* en twee torpedojagers HMS *Tenedos* en HMS *Scout*. Op deze missie werd ook Hr.Ms. *Evertsen* ingedeeld.



Een Fokker C.XI W in gebruik als kruiservliegtuig met MLD registratie wordt gelanceerd vanaf de katapult.
Foto: NIMH.

weer geen effect. De *Western Striking Force* vond niets en week derhalve - conform de opdracht van Helfrich - door Straat Soenda uit naar Ceylon. De *Evertsen* keerde terug naar Batavia.

In de ochtend van de 27e kreeg Doormans eskader van 05.30 uur tot ongeveer 07.30 uur bescherming van twee Brewster-jachtvliegtuigen die op 7500 meter hoogte vlogen. Generaal-majoor Van Oyen ontdekte om 06.00 uur dat de USS *Langley* was vertraagd en suggereerde de opperbevelhebber om het schip - dat tijdens het laatste traject naar Tjilatjap bij daglicht nog zonder escorte van torpedojagers zou zijn - bescherming van jachtvliegtuigen te geven. Hij kreeg echter als antwoord dat alle jachtvliegtuigen bestemd waren voor Doormans eskader. Van Oyen protesteerde gezien de kwetsbaarheid en het belang van de twee gevechtssquadrons aan boord van de *Langley*. Ter Poorten bleef evenwel bij zijn besluit. Dit besluit was een logische consequentie van de gemaakte afspra-

ken tijdens het topperleg op 25 februari, gebaseerd op de aanname dat aanvulling van luchtstrijdkrachten voor Java sowieso te laat zou komen om Java te kunnen redden. Hiermee werd verdere deconcentratie van het geringe aantal luchtstrijdkrachten op Java voorkomen. Wel leek met deze harde, maar - mijns inziens juiste - beslissing het lot van de *Langley* bezegeld. De Japanse jager *Amatsukaze*¹⁶ werd om 06.30 uur aangevallen door een Catalina-vliegboot die een bom afwierp, miste en in het wolkendek verdween. Daarna en gedurende een deel van de dag tot ongeveer 13.30 uur, vlogen enkele Japanse jachtvliegtuigen uit Balikpapan *Combat Air Patrol* (CAP) boven de oostelijke invasievloot.¹⁷ Om 06.30 uur werden vier B-17 zware bommenwerpers vanuit Malang ingezet voor de aanval op de Japanse vloot. Ter aflossing van de twee Brewsters boven het eskader verschenen om 07.00 uur twee "verse" Brewsters die tot 07.30 uur bleven. Doormans eskader kwam daarna te westelijk voor

¹⁶ Tameichi Hara, 'Slag in de Javazee vanuit Japans oogpunt'.

¹⁷ P.C. Boer, *Direct air support during the battle of the Java sea*, 12.



Overzichtskaart Nederlands-Indië omstreeks 1942.
NIMH.

de Brewsters en hun zuurstof¹⁸ was bijna op. De schepen van het geallieerde eskader konden de eigen vliegtuigen - vanwege de grote hoogte - niet visueel positief identificeren als vriendschappelijk, ook kwamen de radiofrequentiebanden van schepen en vliegtuigen niet overeen. Kortom: ze hadden geen verbinding met de hen "onbekende" beschermers. Immers de CSF was niet op de hoogte van de aanwezigheid van eigen jagers in het gebied. Dientengevolge vuurden ze ook op de eigen geallieerde jachtvliegtuigen!¹⁹ Het genoemde koppel Brewsters verkende een Japanse marinebommenwerper die over het geallieerde eskader vloog. Echter, het tweetal kon geen verbinding krijgen met *Interceptor Control* (de gevechtsleiding van het Commando Luchtverdediging Soerabaja) aan de wal, onderbrak de jagerdekking en besloot te landen om de melding - dat het Doorman-eskader was verkend door de Japanners - mondeling door te geven. Kennelijk waren dus ook de verbindingen tussen de jachtvliegtuigen en *Interceptor Control* onbetrouwbaar. Vervolgens werden vier Brewsters op stand-by

gezet. Eén van de vier Amerikaanse B-17's uit Malang bombardeerde om 09.00 uur vijf grotere oorlogsschepen en nog een paar kleinere: echter, dit bleek het eigen eskader te zijn! Gelukkig waren er geen treffers. De melding van vijf grotere oorlogsschepen en nog wat kleinere kwam van de kustwacht die gevormd werd door vrijwilligers die langs de kust meldingen deden. De gemelde positie lag in de nabijheid van Toeban, dicht onder de kust.²⁰ Deze melding was duidelijk niet door ter zake kundig stafpersoneel beoordeeld alvorens werd besloten op basis hiervan er een aanval op te baseren! De commandant van de B-17 - een Amerikaanse *army air force*-piloot - was immers niet opgeleid om schepen te herkennen en te identificeren: hij was geen marinevlieger.

Om 09.30 uur startte de MLD Catalina Y-45 vanaf Tandjong Priok om te verkennen voor Doormans eskader. Op Morokrembangan stond toen nog één inzetbare vliegboot Y-67 stand-by voor SAR.²¹ Twee B-17's - die om 07.30 uur vanaf Madioen waren gestart - vonden een groep van vijf oorlogsschepen (de krui-

¹⁸ Vliëgend boven circa 10.000 voet heeft de vlieger extra zuurstof nodig dat naar zijn masker wordt geleverd door het vliegtuigzuurstof-systeem.

¹⁹ Dit bleef ook het geval nadat hun aanwezigheid boven de CSF nogmaals duidelijk werd gemaakt door radioboodschappen van jachtvlieger luitenant Kiser aan *Interceptor Control*; deze informatie heeft de vloot niet bereikt.

²⁰ A.G. Vromans, *De Slag in de Javazee, deel III b: acties in de lucht*, Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie, (Amsterdam juni 1985), 42.

²¹ SAR: *search and rescue*, de internationaal gebruikte term voor opsporing en redding van schepen, vliegtuigen en drenkelingen.

ser *Jintsu* en zijn jagers) en bombardeerde die rond 10.20 uur door gaten in de wolken met zes bommen van 500 lbs. die alle misten. Hara²² merkte op dat de Amerikaanse bommenwerpers leken te mikken op de oorlogsschepen in plaats van op de transportschepen. De B-17's ondervonden zwaar afweervuur van de Japanse schepen en werden daarna aangevallen en achtervolgd door Navy Zero's maar wisten te ontsnappen in de bewolking. Daarna vonden de bommenwerpers een konvooi van circa 35 schepen op koers 170° die ze pas na hun landing om 12.30 uur meldden. Deze melding bereikte het JAC geruime tijd later. Het Japanse verband voer tijdens deze aanval op 60 NM ten noorden van Soerabaja. De oostelijke invasievloot bevond zich circa 50 NM noordwest van Bawean. Om 10.30 uur stuurde een Japans verkenningsvliegtuig uit Balikpapan een verkenningsbericht, waarin vijf kruisers en zes torpedojagers werden gemeld in een positie 63 NM noordwest van Soerabaja op een koers van 008° met een vaart van 12 knopen. Dit was het geallieerde eskader van Doorman. De zware kruiser *Nachi* lanceerde daarop onmiddellijk haar verkenningsvliegtuig om contact te houden met de vijandelijke vloot. Om 11.00 uur vielen Japanse jachtvliegtuigen een Amerikaanse Catalina P-10 aan die kon ontkomen in de wolken en landen op Soerabaja zonder een konvooi met transportschepen te hebben gezien. De MLD-Catalina Y-45 detecteerde om 11.00 uur het geallieerde eskader ter hoogte van Toeban dicht onder de kust. Bij Bawean zocht deze kist naar onderzeeboten maar vond niets.²³

De vliegtuigtender *Langley* - inmiddels door twee Amerikaanse torpedojagers geëscorteerd - werd in de loop van de ochtend van de 27e februari zuid van Tjilatjap verkend door een Japanse marinebommenwerper. Omstreeks 12.00 uur werd het schip aangevallen door negen bommenwerpers uit Bali, geëscorteerd door Navy Zero's. De beide MLD-Catalina's vielen aan met hun mitrailleurs maar waren geen partij voor de veel snellere en zwaardere bewapende Zero's. De Y-65 werd in het gevecht zo zwaar toegetakeld dat de vliegboot bij terugkomst in Tjilatjap direct moest worden afgeschreven. De *Langley* incasseerde verschillende bomtreffers en werd in brand geschoten. Omdat ze reddeloos verloren was, werd ze door eigen Amerikaans kanonvuur en een torpedo tot zinken gebracht.

Hiermee gingen twee gevechtssklare squadrons jachtvliegtuigen verloren!²⁴

Om 12.35 uur rapporteerde de *Nachi*-verkenner het geallieerde eskader op de reeds eerder gemelde naderende koers. Omdat de twee zware kruisers *Nachi* en *Haguro* nog zeker 150 NM verwijderd waren van hun invasievloot, was de geallieerde vloot op dat moment sterker. Admiraal Takagi (aan boord van de *Nachi*) liet de oostelijke invasievloot daarom een noordelijke koers varen. Omstreeks 13.40 uur meldde de *Nachi*-verkenner dat de vijandelijke vloot was afgedraaid en koers zette naar Soerabaja. Admiraal Takagi liet de invasievloot nu weer van koers veranderen naar het zuiden. De Amerikaanse Catalina P-5 meldde om 13.40 uur een vijandelijke vloot op 65 NM noordnoordwest van Bawean bestaande uit 20 transportschepen en een onbekend aantal torpedojagers. Deze Catalina werd niet onderschept. Laagvliegend boven zee ontdekte de MLD-Catalina Y-45 even later op 20 NM west van Bawean een Japanse vloot van 25 transportschepen en twee kruisers, zes torpedojagers en wat kleinere oorlogsschepen op een zuidelijke koers. Een van de Japanse kruisers lanceerde haar boordvliegtuig dat uitklom naar de Catalina die daarop omstreeks 13.50 uur - inmiddels boven Bawean - *in the clear* zijn verkenningsbericht uitzond op het marinenet voor vliegtuigen. Dit bericht werd door CKM Soerabaja opnieuw uitgezonden op het marinenet voor schepen en om 14.27 uur door Doorman ontvangen op het moment dat hij met zijn eskader het Westervaarwater binnenvoer - noord van Soerabaja - om daar olie te gaan laden. Hij liet onmiddellijk de steven wenden en vertrok weer naar zee om de invasievloot op te zoeken en aan te vallen.²⁵ Doorman was zich op dat moment zeker niet bewust van het bestaan van planningsafspraken tussen de staven van JAC en het geallieerde vlootcommando²⁶ om de afvaarttijden van Doormans eskader en de starttijden van zijn geplande luchtescorte te coördineren.²⁷ Sterker nog; blijkens zijn uitlatingen wist hij niets van de beschikbaarheid van een dergelijk escorte en verkeerde hij in de veronderstelling dat hij het zonder zou moeten doen. Verder moet in gedachten worden gehouden dat een eskadercommandant - met onder zich een geallieerd eskader bestaande uit een aantal grote, zelfstandig gecommandeerde schepen - een aanzienlijk grotere *span of control* heeft dan een formatie van 15 jachtvliegtuigen en drie duik-

²² Tameichi Hara, 'Slag in de Javazee vanuit Japans oogpunt'.

²³ Ibidem, 127-150.

²⁴ Ibidem, 159-160.

²⁵ Boer, *Het verlies van Java*, 163-164.

²⁶ ABDAFLOAT: American, British, Dutch, Australian Float.

²⁷ Boer, *Direct air support during the battle of the Java sea*, 2.



Een Japanse Navy Zero-jager

Foto: National Archives and Records Administration (NARA), Verenigde Staten (VS).

bommenwerpers. Zo'n commandant is daardoor sowieso lastiger te houden aan een centrale afspraak of gevechtsleiding. Boer stelt dat er vanaf circa 13.30 uur - vanwege slecht weer in het noordelijk deel van de Javazee - geen Japanse jagerdekking meer beschikbaar was voor de invasievloot; Hara (commandant van de Japanse jager *Amasukaze*) verklaarde dat de Zero's boven de invasievloot bleven tot 17.30 uur. Boers bronnen zijn consistent met de observaties van de geallieerde jachtvliegtuigen boven de strijdende vloten en wegen, naar mijn mening, op tegenover de enkele verklaring van Hara op dit punt.²⁸ Ook meldt Boer dat de *Nachi*-verkenner om 15.30 uur terugkeerde naar zijn moederschip en dat na dit tijdstip alle vliegtuigen boven het geallieerde eskader eigen jachtvliegtuigen waren.²⁹ Verderop schrijft hij echter dat de vijf Japanse drijervliegtuigen op afstand bleven door de aanwezigheid van geallieerde jachtvliegtuigen en dat Takagi het evenals Doorman zonder luchtwaarneming moest stellen.³⁰ Maar volgens een Japanse bron werden de vijf kruiserverkenkers pas na het middaggevecht om 18.57 uur weer aan boord ge-

nomen. Volgens Boer³¹ vlogen er echter na 15.30 uur geen Japanse tactische verkenkers meer boven of in de nabijheid van het eigen eskader. Deze observatie ten aanzien van de Japanse tactische verkenkers is derhalve onjuist.

De tactische rol van kruiservliegtuigen

De visie op het tactische gebruik van organieke kruiservliegtuigen in de vooroorlogse Koninklijke Marine is bekend. De strategische verkenningcapaciteit (patrouilles met vliegboten die lang en ver konden vliegen in grotere gebieden) was numeriek onvoldoende. Organieke kruiservliegtuigen - gelanceerd vanaf kruisers - konden dit tekort met hun tactische verkenning (verkenning in het beperkte gevechtsgebied rondom het scheepsverband) aanvullen. Deze dagverkenkers vormden tijdens een nachtgevecht voor het schip echter ook een risico. Door de licht ontvlambare vliegtuigbenzine ontstond bij een granaattreffer al snel brand aan dek. Afgezien van de risico's van de brand zelf (in verband met de op het dek aanwezige

²⁸ Ibidem, 12.

²⁹ Boer, *Het verlies van Java*, 164, 165.

³⁰ Ibidem, 169.

³¹ Ibidem, 170.

gereedheidsmunitie³² voor het scheepsgeschut) betekende dit echter óók dat het schip met brand aan dek - tegen het decor van de donkere omgeving - fel werd uitgelicht en zo een gemakkelijk doelwit vormde voor het visueel gerichte, vijandelijke kanonvuur. Dat het risico op brand aan dek reëel was bleek wel door de brand van het vliegtuig aan boord van de Japanse zware kruiser *Haguro* tijdens de slag.³³ De commandant van een schip of vlootverband stond dus voor een dilemma: enerzijds was tactische verkenning cruciaal voor het verloop van het gevecht, anderzijds vormde het aan dek houden van het vliegtuig tijdens een nachtgevecht een risico voor het schip. Dit dilemma heeft ook voor Doorman een rol gespeeld. Voorts was het strijken en oppikken van de vliegtuigen - zelfs op de oude kruisers - mogelijk tot een vaart van 4 tot 6 knopen. Voor het geval de commandant de vliegtuigen vóór het gevecht snel moest kwijtraken, konden ze onbemand overboord worden gezet. Bij de "moderne" kruiser *De Ruyter* konden de vliegtuigen worden gekatapulteerd. Het oppikken van het vliegtuig bleef - afhankelijk van de *sea state* - een complexe zeemannschappelijke operatie. In voorkomend geval zouden altijd vliegboten worden gebruikt voor strategische verkenning en kruiservliegtuigen voor tactische verkenning. De tactische verkenning gaf als resultaat de detectie en identificatie van de vijand alsmede zijn positie, koers en vaart. Deze gegevens waren nodig om het oppervlakteploot³⁴ voor de tactische bevelhebber te voeden en up-to-date te houden.³⁵

Uit deze contemporaine tactische overwegingen blijkt dat het kruiservliegtuig - in het zeegevecht en bij een vrij schootsveld - niet nodig was voor artillerie-waarneming, maar wel cruciaal was voor de tactische verkenning.³⁶ Bij zeedoelschieten werd het geschut gebruikt in de zogenaamde vlakbaan-modus. De richting van het schot was door de lange loop al zeer nauwkeurig; het enige dat correctie behoefde was de afstand (middels tempering van de granaat) zodat de

langwerpige foutenellips over het doel viel. Na het warm schieten van de kanons kon het bombardement met eigen visuele waarneming van de waterzuilen (veroorzaakt door het springen van de granaat) of inslagen op het doel worden gecorrigeerd. De artillerie-officier had voldoende aan de optische hulpmiddelen aan boord zoals de hoog geplaatste afstandsmeter waarmee onder meer peiling en afstand werden waargenomen en berekend.³⁷ Bij de commandantenvergadering in de middag van 26 februari te Soerabaja werd door Doorman en zijn commandanten besloten dat de geallieerde schepen hun kruiservliegtuigen zouden thuislaten.³⁸

De Japanse kruiservliegtuigen waren relatief klein en voorzien van camouflagekleuren. Tijdens hun tactische verkenning zouden ze bij voorkeur zo laag vliegen, dat ze juist het gevechtsterrein goed konden waarnemen. Verder zouden ze het liefst dicht bij de eigen vloot blijven, vrij van het eigen en het vijandelijke geschutvuur. Vanuit de geallieerde jachtvliegtuigen en bommenwerpers, die primair op veilige afstand van zowel de eigen als de Japanse vloot moesten blijven (die hen namelijk beide bestookten met zware luchtdoelartillerie) en verder bij voorkeur zo hoog mogelijk vlogen - namelijk op hun operationeel plafond (tussen 7000 en 9000 meter) - waren de kruiservliegtuigen praktisch onzichtbaar en daarmee relatief veilig - zeker tegen de achtergrond van de continu bewegende en golvende zee, waarop overdag ook nog eens de zon schitterde. De geallieerde jachtvliegtuigen maakten zo nu en dan visuele zoekslagen op ongeveer 4500 meter op zoek naar de Japanse *scouts*, maar dan nog waren de Japanners zeer moeilijk te detecteren. Ten slotte zullen de Japanse vliegers goed hebben uitgekeken naar de aanwezigheid en manoeuvres van de hoger vliegende jachtvliegtuigen en die - bij een bepaald gevaarniveau - zoveel mogelijk hebben ontweken zonder hun primaire taak - de tactische verkenning - te hoeven verwaarlozen. Naar de professionele mening van de auteur - zelf

³² Bij de open geschutsopstellingen werd destijds munitie in rekken of los op het dek gelegd die tijdens het gevecht gereed lagen voor een snelle munitieaanvoer: dit heette gereedheidsmunitie.

³³ BR 1736 (21) *Battle Summary No. 28, Battle of the Java Sea 27th february 1942*, British Admiralty, 41, para 53; en: Boer, *Het verlies van Java*, 170.

³⁴ Oorlogsschepen houden diverse plots bij waarop de situatie (positie, koers en vaart) van vriendschappelijke en vijandige schepen en/of vlootverbanden wordt bijgehouden, zulks als hulpmiddel bij het gevecht. Op zee zijn ten minste drie plots relevant die een overzicht geven van het zeeoppervlak, de toestand onder water en die in de lucht boven de zee. Ze worden respectievelijk het oppervlakte-, onderwater- en luchtplot genoemd.

³⁵ Brief Chef Marine Staf Den Haag J.Th. Fürstner aan Chef staf Zeemacht Batavia E.A. Vreede, de dato 27 februari 1937, onderwerp: Vervanging kleine zeevliegtuigen; brief CS Zeemacht Batavia aan CMS Den Haag, de dato 2 april 1937, onderwerp idem; brief CMS Den Haag aan CS Zeemacht Batavia, de dato 19 april 1937, onderwerp idem.

³⁶ Behalve bij zeedoel-schietoefeningen om de resultaten te meten, het zogenaamde "harken".

³⁷ Met de latere komst van radar werden afstandsmeting en aanslagwaarneming daarmee gedaan.



Een Japanse G4M-1 Betty bommenwerper
Foto: NARA, VS.

marinevlieger op maritieme patrouillevliegtuigen van de Koninklijke Marine met een 35-jarige ervaring in het vliegen en waarnemen boven zee - hebben de Japanse kruiservliegtuigen hun tactische verkenningen vrijwel normaal kunnen uitvoeren. De melding van de geallieerde jachtvliegtuigen dat zij geen Japanse kruiservliegtuigen zagen en dat zij dus de enige vliegtuigen boven of in de buurt van de *Combined Striking Force* waren, is daarom niet houdbaar.

Uit het bovenstaande volgt dat de Japanse kruiservliegtuigen tijdens de zeeslag in de Javazee primair de functie van licht bewapende tactische verkenners hadden. Deze rol werd niet of nauwelijks gehinderd door de geallieerde jachtvliegtuigen voor wie zij immers vrijwel onzichtbaar waren. De Japanse schepen hebben hun kruiservliegtuigen wellicht tijdelijk voor artilleriewaarneming nodig gehad in de periode dat door de CSF rookgordijnen werden ingezet na de treffer op de *Exeter* globaal tussen 17.00-18.00 uur. Om artilleriewaarneming te kunnen uitvoeren moesten de kruiservliegtuigen echter andere en hogere patronen vlie-

gen, die hen kwetsbaarder maakten voor detectie door geallieerde jachtvliegtuigen.

In de ochtend van deze 27e februari werden afspraken gemaakt tussen de staf van de marine en de luchtmacht over de jagerdekking van Doormans eskader tijdens diens geplande aanval op de Japanse vloot. Er zouden voor dit doel vijftien jachtvliegtuigen worden ingezet. Drie lichte A-24-duikbommenwerpers zouden de invasievloot opsporen en een eerste aanval doen. De Amerikaanse *East Group* kreeg opdracht deze aanval verder uit te werken. De twee missies - het volgen en escorteren van drie A-240-duikbommenwerpers en de bescherming van het geallieerde eskader - werden gecombineerd: de geallieerde jachtvliegtuigen zouden de duikbommenwerpers volgen en tevens "de lucht schoonvegen" voor het eskader. De planning was dat de jachtvliegtuigen net vóór het eskader zouden arriveren in het doelgebied. Tijdens de aanval met de A-24's zouden vijf P-40's luchtdekking leveren aan de aanvallers en daarna opklimmen voor de luchtdekking voor het eskader.³⁹ Afhankelijk van het verloop

³⁸ De vliegtuigen van *Houston*, *De Ruyter* en *Java* werden naar schuilplaatsen op Java gezonden. *Exeter* en *Perth* hadden hun vliegtuigen nog aan boord, echter deze zijn niet ingezet.

³⁹ Boer, *Direct air support during the battle of the Java sea*, 6.

van de zeeslag zouden volgens plan de zware B-17 bommenwerpers later worden ingezet. Deze opzet was doorgesproken met "de KM" te Soerabaja; onduidelijk is op welk niveau en met wie deze afspraken zijn gemaakt. Nog dezelfde middag gaf het JAC opdracht de vliegtuigen gereed te maken voor acties tegen de Japanse invasieschepen. De invasie van Java werd nu immers verwacht in de ochtend van de 28e. Toch werden desondanks een Glenn Martin en een LB-30 zware bommenwerper gepland voor een aanval op Den Pasar (Bali). Ten slotte stond ook nog een bombardementsactie gepland op Palembang. Deze bombardementsacties werden weliswaar gepland om het Japanse luchtverwicht op het laatste moment te verkleinen door nog zoveel mogelijk vliegtuigen op de grond te vernietigen, echter de Slag in de Javazee was nog niet gestreden. De planning was dus in strijd met de eerdere afspraken tussen de bevelhebbers dat alle beschikbare luchteenheden zouden worden toegevoerd aan de vloot.

Doorman was van dit alles onkundig, getuige het feit dat hij om 16.00 uur om luchtsteun vroeg voor zijn eskader. CKM Soerabaja antwoordde hem dat de beschikbare jachtvliegtuigen inmiddels waren ingezet ten behoeve van het escorteren van de geplande A-24 aanval, daarmee suggererend dat ze dus niet beschikbaar waren voor de bescherming van het geallieerde eskader. Dit misverstand is destijds niet opgelost! Helfrich stuurde slechts een kort bericht aan Doorman: "vijand bewesten Bawean aanvallen", zonder afspraken over luchtsteun te vermelden. Alle relevante geraadpleegde marinebronnen melden dat er voor de *Combined Striking Force* géén luchtdekking beschikbaar was in verband met de geplande A-24-aanval.⁴⁰ De bronnen wijzen voor deze uitspraak eenduidig op de commandant Luchtverdediging Soerabaja, luitenant-kolonel KNIL Ente van Gils.

Om 15.00 uur startten drie lichte A-24 duikbommenwerpers van Malang voor de aanval op de Japanse invasievloot. De eerste A-24 voerde de navigatie naar de Japanse vloot. De duikbommenwerpers zouden worden gevolgd door de geallieerde jachtvliegtuigen. Om 15.15 uur startten te Ngoro twee patrouilles jachtvliegtuigen bestaande uit tien P-40's en vijf Brewsters.

De A-24's cirkelden al bij Soerabaja boven het rendez-vouspunt.⁴¹ Omstreeks 15.00 uur meldde de *Nachi*-verkenner dat de vijandelijke vloot (van Doorman) opnieuw was omgekeerd en nu in kiellinie op een koers van 022° lag en met een vaart van 22 knopen recht op de invasievloot afstevende. Takagi beval de invasievloot opnieuw om de noord te gaan. Deze koersverandering om de noord was rond 15.30 uur geëffectueerd. Doorman kwam op dit moment in zicht van het Japanse dekkingseskader van de oostelijke invasievloot.⁴² De Japanse kruisers kregen opdracht hun verkenningvliegtuigen te lanceren. *Nachi* en *Haguro* begonnen hun snelheid op te voeren.

De Slag in de Javazee

Om 16.17 uur werd het vuur geopend op Doormans eskader door de lichte kruiser *Jintsu*, echter de afstand was nog te groot. Op 25.000 meter begonnen *Nachi* en *Haguro* ook te vuren met hun zware 20 cm-kanons, maar ook dat kanonvuur bleek op die afstand niet effectief. Om 16.25 uur volgden torpedoaanvallen door de kruiser *Naka* en haar torpedojagers die hun doel misten. Inmiddels - in het luchtruim bij Soerabaja - voegden de drie duikbommenwerpers zich bij de jachtvliegtuigen en om 16.30 uur passeerde de aanvalsformatie op 4800 meter hoogte het geallieerde eskader dat in gevecht was met een Japans eskader. De Japanse bron Hara meldde dat om 16.37 uur acht lichte geallieerde bommenwerpers op het toneel verschenen (dit waren dus zeer waarschijnlijk de drie A-24 duikbommenwerpers met een deel van het jagerescorte te weten 5 P-40's) die op circa 20 NM - voor *Amatsukaze* uit - in de richting van de invasievloot vlogen. Hara meldde dat twaalf Zero's uit Balikpapan hen direct afschoten voordat hun bommen neerkwamen; dit is echter onjuist.⁴³ Boer meldt dat de drie duikbommenwerpers zonder veel succes rond 16.45 uur aanvielen: één schip werd getroffen maar voer door. De A-24's vlogen na hun aanval zonder escorte terug naar basis. Het deel van de jagerbescherming dat eerst bescherming bood aan de duikbommenwerpers klom intussen ook op en bood samen met de andere jachtvliegtuigen luchtbescherming aan Doormans eskader tot 17.30 uur. Ze vlogen hun patrouilles op 7500-8000

⁴⁰ Helfrichs memoires; het dagboek Marinestaf operaties Batavia; het oorlogsdagboek commandement der Marine te Soerabaja, deel III, 7 t/m 28 feb 1942; de publicatie van A.G Vromans deel III B *acties in de lucht* van het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD); het oorlogsdagboek C.J.W. van Waning (1e stafofficier operaties Soerabaja) en tenslotte de Britse bron: Naval Staff, BR 1736 (21) *Battle Summary No. 28*, London, Nov. 1944.

⁴¹ Ibidem, 5, 6.

⁴² Het Japanse dekkingseskader bestond uit twee zware kruisers *Nachi* en *Haguro* met twee torpedojagers en twee lichte kruisers *Naka* en *Jintsu* met twaalf jagers.

⁴³ Boer, *Direct air support during the battle of the Java sea*, 7



Een Brewster Buffalo B396 in Newark, New Jersey (VS).

Foto: collectie ML-KNIL NIMH.

meter hoogte in een wijd rechthoekig patroon op veilige afstand rondom de schepen. De Japanse schepen waren voor hen onbenaderbaar wegens zwaar afweervuur. Ook het geallieerde eskader schoot af en toe met zware luchtdoelartillerie op de eigen jachtvliegtuigen, ze was immers niet op de hoogte van de afgesproken luchtsteun! Er kwamen geen luchtaanvallen op Doormans eskader, waarschijnlijk vanwege het slechte weer op de thuisbases van de Japanse vliegtuigen in het noorden. Om 17.03 uur beval admiraal Takagi om op de vijand af te gaan (zonsondergang was om 18.20 uur). Vier minuten later - om 17.07 uur - werd de Britse kruiser *Exeter* getroffen door een zware granaat die ongelukkigerwijs via een ventilatieschacht in het ketelruim van de machinekamer belandde. Er brak brand uit en het schip verloor vaart met als gevolg verwarring in de geallieerde gelederen. Doorman gaf de jager *Witte de With* opdracht om de *Exeter* naar Soerabaja te escorteren. Er volgden torpedoaanvallen en artillerieduels. De jager *Kortenaer* werd getroffen door een torpedo, brak in tweeën en zank om 17.15 uur.

Omstreeks 17.30 uur verlieten de geallieerde jachtvliegtuigen het eskader om voor het donker te kunnen landen op Ngoro; rond 17.40 uur had de laatste kist het strijdtoneel verlaten.⁴⁴

Om 17.36 uur zette de oostelijke invasievloot weer koers naar het landingsgebied bij Rembang. Om 17.45 uur wierp een aantal Japanse kruiserverkenkers - alvorens terug te keren naar hun kruisers - hun lichte bommen af boven Doormans eskader; de bommen misten hun doel. Om 18.24 uur werd de jager *Electra* door artillerievuur getroffen en zank. De geallieerde manoeuvres (torpedo tegenmaatregelen) leken te werken want vrijwel alle torpedo's misten doel. Ook *Nachi* en *Haguro* verspilden zo hun eerste torpedo's. Om 18.46 uur meldde het *Jintsu*-boordvliegtuig dat het geallieerde eskader nu op koers 310° lag in de richting van de oostelijke invasievloot. Even later stoomde Doormans eskader met volle vaart om de zuid in de richting van Soerabaja. Om 18.57 uur beval Takagi zijn schepen de achtervolging te staken en te verzamelen

⁴⁴ Boer, *Het verlies van Java*, 165-172; en: Boer, *Direct air support during the battle of the Java sea*, 10.

in de richting van de oostelijke invasievloot. Op het moment dat alle torpedojagers naar het noorden zwenkten kregen *Nachi* en *Haguro* opdracht hun vijf verkenningsvliegtuigen weer aan boord te nemen. De Japanse admiraal veronderstelde echter ten onrechte dat Doorman naar Soerabaja was uitgeweken. Ongeveer tezelfdertijd vroeg Doorman naar de positie van de invasievloot. Een MLD-Catalina van GVT17 had eerder om 17.57 uur de laatste melding gemaakt: 35 schepen op 70 NM noordwest van Bawean en één kruiser en vier torpedojagers op 60 NM west van Bawean. CKM Soerabaja belde om 19.00 u naar de *Reconnaissance Group*, waarop een Amerikaanse Catalina P-5 vervroegd op verkenning werd gestuurd. Voor-noemde melding van de MLD-Catalina - van 17.57 uur - werd om 19.39 uur opnieuw naar Doorman doorgegeind. Takagi gaf de 5000 meter verderop varende kruiser *Jintsu* het bevel zijn boordvliegtuig te lanceren en de vijand op te sporen. Om 20.15 uur rapporteerde *Jintsu's* vliegtuig een geallieerd eskader op koers zuid. Het waren vier geallieerde kruisers en twee torpedojagers die dicht onder Java's kust hergroepeerden, waarbij de *Jupiter* op een losgeslagen geallieerde mijn liep en zonk. De vijf resterende schepen stoomden om de noord om de Japanse invasievloot aan te vallen. Om 21.20 uur was *Nachi* bezig zijn laatste vliegtuig uit het water te hijsen, toen door een uitkijk luid werd uitgeroepen dat *Slagschipdivisie 3* was aangekomen. Het duurde even voordat men doorhad dat dit een foutieve melding was: het was Doormans eskader dat toen al tot op 12.000 meter was genaderd! En dit terwijl de beide zware kruisers *Nachi* en *Haguro* gestopt lagen en niet alle gevechtsposten waren bezet. Er werd snel een rookgordijn gelegd, onmiddellijk vuur afgegeven en de kruisers zetten aan tot 30 knopen. Dat scheelde weinig!⁴⁵ Enkele Japanse schepen hadden wel treffers gehad maar geen enkel schip was gezonken. De zware kruisers bleven vervolgens de invasievloot in het noorden dekken. *Jintsu's* vliegtuig zond een stroom verkenningsberichten uit en wierp van tijd tot tijd fakkels uit, waardoor de geallieerde schepen werden verlicht. Het was een heldere maanverlichte nacht met af en toe regenbuien. Om 22.22 uur vond de Amerikaanse

Catalina P-5 de oostelijke invasievloot zuidwest van Bawean; zijn verkenningsrapport moest over het overbelaste marineverbindingenet en bereikte de Commandant Marine Soerabaja pas om 23.52 uur. Om 22.30 uur startte de MLD-Catalina Y-67 van Morokrembangan om de verkenning van de oostelijke invasievloot te versterken.

De commandant van de kruiser *Perth* - captain RAN⁴⁶ Waller - meldde dat om 21.50 uur: 'Another aircraft flare appeared overhead and shortly afterwards a line of about six brilliant calcium flares in the water straddled our line at right angles. This happened everytime we steered a new course, and it was soon obvious that our every move in the moonlight was being reported not only by W/T⁴⁷ but also by this excellent visual means.'⁴⁸ In dezelfde bron werd een *US signal man* genaamd Sholar aan boord van Hr.Ms. *De Ruyter* genoemd die meldde dat *calcium flares* afgeworpen werden in een lijn parallel aan de koers van de geallieerde kruisers.⁴⁹ Waller is bij uitstek een betrouwbare ooggetuige en als commandant van de lichte kruiser *Perth* volledig gekwalificeerd voor een dergelijke waarneming. Hij heeft het bericht met deze informatie tijdens het opstomen van de *Perth* en de *Houston* van het slagveld naar Tandjong Priok op 28 februari om 01.50 uur Java-tijd verstuurd.⁵⁰ Kort na de gebeurtenis kan bijna niet. Het bericht is te beschouwen als een primaire bron. Na het elimineren van de speculaties en het wegen van de bronnen is mijn conclusie dat de Japanse *flare drops* doorgingen, waardoor de tactische gegevens bij de Japanse commandant bleven binnenkomen ter ondersteuning van zijn oppervlakteplot, óók na 21.50 uur.

Om 23.03 uur leek het erop dat Doormans eskader naar het noorden bleef lopen in de richting van de oostelijke invasievloot. *Nachi* en *Haguro* draaiden in aanvalspositie en gaven langzaam vuur af (zij hadden beide weinig munitie en brandstof over). Om 23.23 uur lanceerde de *Nachi* acht torpedo's en de *Haguro* zes op een afstand van 10.000 meter.⁵¹ Om 23.36 uur volgde een gigantische vuurkolom en een daverende

⁴⁵ Kennelijk werd de melding van *Jintsu's* vliegtuig van 20.15 uur niet opgevolgd door een melding van de koersverandering om de noord, of werd die melding gemist omdat de aandacht was gefocust op het aan boord nemen van de vliegtuigen!

⁴⁶ RAN= Royal Australian Navy.

⁴⁷ W/T: wireless transmission radio.

⁴⁸ BR 1736 (21) *Battle Summary No. 28, Battle of the Java Sea 27th february 1942*, TSD Historical Section, Naval Staff, British Admiralty, London, 47, para 61. De tijden in deze studie zijn Java-1. Er is dus 1 uur bijgeteld om Javatijd te krijgen. Dit spoot met diverse gebeurtenissen die dag onder andere de torpedering van *De Ruyter* en *Java*.

⁴⁹ Ibidem. Bron: Dutch account, 22.

⁵⁰ Ibidem, 50, para 65.

⁵¹ *Nachi* en *Haguro* gebruikten voor de aanval groot kaliber torpedo's met een springstoflading van 1500 kg.

explosie: de kruiser Hr.Ms. *Java* ontving een torpedo-voltreffer. Vier minuten later volgde een soortgelijk inferno toen Doormans vlaggenschip Hr.Ms. *De Ruyter* een torpedovoltreffer te verduren kreeg. Beide kruisers zonken in korte tijd. De Japanse schepen kwamen naderbij maar vuurden niet meer. De Y-67 vond de oostelijke invasievloot omstreeks 23.59 uur en bleef haar schaduwen tot kort voor zonsopkomst. Op de 28e februari om 00.15 uur lanceerde Nachi een verkenningsvliegtuig: er was geen vijand meer te zien! Het zoeken naar andere geallieerde schepen werd om 01.30 uur afgeblazen. De landing van de Japanners op Java werd door de gevechten 24 uur uitgesteld. De Amerikaanse zware kruiser *Houston* en de Australische lichte kruiser *Perth* ontsnapten in westelijke richting en gingen op weg naar Tandjong Priok om olie te laden om daarna door Straat Soenda uit te wijken. De commandant van *Perth* noteerde zijn argumenten om het strijdgebied te verlaten en verklaarde hierin onder meer: 'The force was subjected throughout the day and night operations to the most superbly organised air reconnaissance.'⁵²

De invasies op Java

Rond middernacht concludeerde het JAC dat de invasies in West- en Oost-Java beide in de nacht van 28 februari op 1 maart zouden gaan plaatsvinden. De *Western Striking Force* en twee MLD-Catalina's zochten nog naar de westelijke invasievloot. Op basis hiervan gaf het JAC nieuwe bevelen aan de luchteenheden: *East Group* kreeg opdracht met alle beschikbare bommenwerpers de oostelijke invasievloot aan te vallen. De overige B-17's - die wel vlieggereed maar niet gevechtsklaar waren - werden inmiddels door de Amerikanen gebruikt voor de evacuatie van "overtollig" USAAF-personeel naar Broome. Eén inzetbare LB-30 Liberator werd gereedgehouden voor nachtmissies. Ten slotte werd de luchtverdediging gepland voor de haven van Priok (waar de *Houston* en de *Perth* werden verwacht) en de haven van Soerabaja (waar de *Exeter* en zeven torpedojagers lagen). Pas tussen 4 en 5 uur 's morgens kwam bij het JAC het bericht binnen dat Karel Doorman met zijn eskader ten onder was gegaan. Kort na zonsopkomst op 28 februari landden de P-5 en Y-67 en deden verslag van hun missie. Om 06.40 uur startten drie zware B-17 bommenwerpers voor een

aanval op de oostelijke invasievloot; hiervan keerde er één terug vanwege een kapotte mitrailleur. Met twee B-17's werd de aanval doorgezet. Eén transportschip werd geclaimd als gezonken, één schip liep een voltreffer op.

De kruisers *Houston* en *Perth* kregen op de nadering van Priok bescherming van geallieerde jachtvliegtuigen en kwamen om 14.00 uur aan op de rede. Hr.Ms. *Evertsen* - die als onderdeel van de *Western Striking Force* had deelgenomen aan de vergeefse zoekslag naar de westelijke invasievloot - was ook Priok binnengelopen teneinde de twee kruisers verder te escorteren door Straat Soenda. *Houston* en *Perth* werden in de haven verkend door een Japans verkenningsvliegtuig dat het vuur opende. *Houston's* kruiservliegtuig - afkomstig van zijn schuilplaats op Java - landde twintig minuten later op de rede. Voor de bescherming van Soerabaja stonden vanaf 05.00 uur twaalf US P-40 en vier Brewster-jachtvliegtuigen gereed. Ze werden om 09.00 uur gescrambeld wegens dreiging van een Japanse formatie die echter niet kwam opdagen. Om 14.10 uur werden ze wederom gescrambeld wegens een melding van twaalf Japanse G4M-bommenwerpers uit Makassar met een escorte van negen Navy Zero-jachtvliegtuigen. De geallieerde vliegers meldden dat het gevecht hopeloos was omdat de Japanse Zero's vanachter een grote onweerswolk op de nog uitklimmende Brewsters neerdeden. De Japanse bommen vielen op het vliegveld Morokrempangan en het verlaten ML-vliegveld Tandjong Perak. Een Brewster ging verloren, twee werden beschadigd. Vier Amerikaanse torpedojagers ontkwamen via Straat Madoera en Straat Bali naar Australië. De *Exeter* en twee jagers deden 's avonds volgens plan een uitbraakpoging uit Soerabaja. Toen de oostelijke invasievloot aankwam bij het ankergebied bij Kragan werd ze door geallieerde bommenwerpers aangevallen.⁵³ Diverse transportschepen werden getroffen: één schip werd lek aan de grond gezet, een ander schip kreeg een voltreffer waardoor 150 man landingstroepen werden gedood of gewond. Maar de landingen gingen door.

De USS *Sea Witch* kwam volgens schema op de 28e februari aan in Tjilatjap. Haar lading P-40-vliegtuigen in kratten werd gelost op prauwen en moest daarna nog

⁵² Hierbij moet worden bedacht dat omdat geallieerde jachtvliegtuigen niet als vriendschappelijk konden worden geïdentificeerd ze mogelijk door de geallieerden als Japans werden aangemerkt, waardoor de indruk van Waller neigde naar méér Japanse reconnaissance dan er feitelijk was. Dit is echter niet meer vast te stellen.

⁵³ In de nacht vielen eerst vijf B-17 zware bommenwerpers aan, daarna voerde het 36 squadron RAF (uit West-Java verplaatst) met negen Vildebeest- en Albacore-vliegtuigen twee nachtaanvallen uit. Na zonsopkomst vielen negen P-40's, vijf Brewsters en zeven ML-Hurricanes aan. Bron: Boer, *Luchtstrijd om Indië*, 221-222.



Een Glenn Martin 166 'line-up'.

Foto: NIMH

worden overgeslagen en vervoerd naar Bandoeng en Tasikmalaja voor assemblage bij de ML. Bij die assemblage werden na 3 maart ook geëvacueerde MLD-vliegtuigmakers ingezet. Op 28 februari werd rond het middaguur de westelijke invasievloot ontdekt door een MLD-Catalina. Het verkenningsbericht meldde dat op circa 100 NM ten noordoosten van Batavia elf transportschepen voeren op een oostelijke koers en 30 NM zuidelijker op een parallelle koers één kruiser en drie torpedobootjagers. Drie Blenheim-bommenwerpers meldten ten noordwesten van Batavia en 85 NM ten noorden van Straat Soenda een groot konvooi van 50-60 transportschepen begeleid door een fors aantal oorlogsschepen, waaronder een vliegdekschip op een zuidelijke koers met 15 knopen. Nog dezelfde dag ging deze invasievloot ten anker voor de kust van West-Java.

Om 22.39 uur kwamen de kruisers *Houston* en *Perth* - die vanuit Priok op weg waren naar Straat Soenda - in de Bantambai midden in deze ankerende invasievloot van 56 schepen terecht. Ze openden het vuur en werden - na ontdekking door de Japanse jager *Fubuki* - direct aangevallen door het zware Japanse dekingseskader. In de vroege morgen van 29 februari om 00.12 uur werd de *Perth* tot zinken gebracht, om 00.30 uur gevolgd door de *Houston*. Naar later bleek werden tijdens dit gevecht vier Japanse transportschepen getroffen door eigen langeafstandstorpedo's die bestemd waren voor de *Houston* en *Perth*, maar nu dood en verderf zaaiden in de Japanse invasievloot. Hierdoor werd onder andere het commandoschip van het 16e Japanse leger tot zinken gebracht, waardoor de legercommandant zwemmend aan wal moest komen. In dezelfde vroege ochtend werd ook de *Evertsen* verkend en tot zinken gebracht, evenals een mari-

netanker van 5000 ton. Daags erna (op 1 maart) werd de *Exeter*-groep - die was ontkomen uit Soerabaja - verkend op 90 NM ten westen van Bawean. De *Exeter* en haar begeleidende jager *Encounter* werden om 11.20 uur door Japanse zware kruisers tot zinken gebracht. De jager *Pope* ontkwam aanvankelijk maar werd om 13.35 uur alsnog door vliegtuigen en jagers tot zinken gebracht. Vier Amerikaanse torpedobootjagers wisten te ontsnappen naar Australië. De sterke Japanse vlooteenheid ten zuiden van Java - bedoeld om de haven van Tjilatjap af te sluiten - bracht vele geallieerde schepen tot zinken.⁵⁴

Conclusies

De Japanse Navy Zero-jachtvliegtuigen en de G4M-bommenwerpers hadden een hoger operationeel plafond dan de geallieerde P-40 en de Brewster-jachtvliegtuigen. De Zero's hadden een zwaardere bewapening dan de Brewsters en werden gevlogen door zeer ervaren en professionele jachtvliegers. Qua wendbaarheid ontliepen de Japanse en geallieerde jachtvliegtuigen elkaar niet veel, alhoewel de Zero's bij treffers kwetsbaarder waren. Als de Japanse bommenwerpers en Zero's verkozen op hoogte te blijven konden de geallieerde jachtvliegtuigen hen niet "aan het kleed komen". Daar stond tegenover dat vanaf grote hoogte een nauwkeurig bombardement op schepen onmogelijk was. Op de dag van de Slag zelf is in totaal twee uren en een kwartier geallieerde jagerdekking aan het eskader van Doorman geleverd. De jachtvliegtuigen te Ngoro die theoretisch oproepbaar waren via het commando Luchtverdediging Soerabaja, zijn door misverstanden en/of communicatieproblemen niet ingezet.



Glenn Martin 166 bommenwerpers M556 en M551 in Singapore.

Foto: Imperial War Museum, Londen, Verenigd Koninkrijk.

⁵⁴ Boer, *Het verlies van Java*, 172-178.

Deze luchtverdediging van Doormans eskader is nauwelijks effectief te noemen. Doorman ging er - op grond van de bij hem bekende informatie - vanuit dat hij geen bescherming zou krijgen van jachtvliegtuigen bij zijn eskader. De staf van commandant Marine Soerabaja werd gevoed met de uitspraak van het commando Luchtverdediging Soerabaja dat de beschikbare jachtvliegtuigen al werden ingezet voor het escorteren van de aanval met drie A-24's, waardoor ze dus voor Doorman niet beschikbaar waren. Dit heeft gezorgd voor een babylonische spraakverwarring die gedurende de gehele strijd is blijven bestaan. De staf in Bandoeng zou op de hoogte zijn van de inzet van jachtvliegtuigen voor Doorman, ofschoon het dagboek van de staf dit niet vermeldt. In ieder geval is deze informatie niet zodanig duidelijk met de andere spelers gedeeld dat de ontstane spraakverwarring daarmee werd ontward. Directe verbindingen tussen geallieerde vliegtuigen en schepen op zee ontbraken. Dat was weliswaar niet effectief maar destijds een gegeven. Coördinatie en verbinding van de vloot met het eigen jagerescorte was theoretisch niet onmogelijk maar complex. De leidende jachtvlieger luitenant Kiser had een onbetrouwbare radioverbinding met *Interceptor Control* te Soerabaja; zijn boodschap dat Doormans eskader moest ophouden met het beschieten van zijn eigen jagerescorte kwam niet aan op de vloot.⁵⁵

De stelling van Boer 'dat het JAC tijdens de Slag in de Javazee tijdens de daguren voorzag in de bescherming van Doormans eskader door - met de inzet van geallieerde jachtvliegtuigen - vrijwel de gehele dag - boven het eskader een lokaal luchtoverwicht te handhaven' is aanvechtbaar. Immers, de verwachte Japanse jachtvliegtuigen en bommenwerpers kwamen door het slechte weer op hun thuisbases in het noorden niet opdagen waardoor ze slechts "potentieel" bescherming boden; ook de inzet tegen de Japanse kruiservliegtuigen werkte niet of slechts zeer ten dele. Bij het *luchtoverwicht* speelt nog een andere

constatering een belangrijke rol: er was op Java in het geheel *géén geallieerde escalatiedominantie*⁵⁶ in de lucht, *noch enige vermogen tot voortzetting van de strijd*. De Japanse strijdkrachten beschikten daarentegen over een enorme escalatiedominantie en een overmacht aan voortzettingsvermogen: zij konden naar believen vliegtuigen en schepen toevoegen aan de eenheden die al in gevecht waren. Naast diverse land- en luchtstrijdkrachten voer een zeer sterk Japans marine-eskader ten zuiden van Java in de Indische Oceaan, waarvan de carriervliegtuigen voor de Slag in de Javazee niet zijn ingezet; wat er dan van het genoemde lokale luchtoverwicht zou zijn geworden laat zich raden.

Volgens Japanse bronnen - bevestigd door gekwalificeerd en ter zake kundig geallieerd vlootpersoneel - waren de Japanse kruiservliegtuigen vrijwel permanent en óók in de donkere uren in de lucht. Zij waren derhalve steeds in staat een *gedegen tactische verkenning* van Doormans eskader te handhaven. Hierdoor kon de Japanse eskadercommandant zijn oppervlakteleptplot doorlopend up-to-date houden en wist hij op elk moment waar de vijand zich bevond. De kruiservliegtuigen zijn daarmee voor de Japanse vloot van onschatbare waarde geweest en hebben in de Slag in de Javazee een doorslaggevend verschil gemaakt. De missie van de geallieerde jachtvliegtuigen - voor zover specifiek gericht tegen kruiservliegtuigen - is maar ten dele effectief geweest.⁵⁷ Boers conclusie - dat deze Japanse tactische verkenning geen rol heeft gespeeld bij de ondergang van de kruisers *De Ruyter* en *Java* - is niet houdbaar. Ook zijn conclusie dat de Japanse vloot noch tijdens het daggevecht, noch tijdens het belangrijkste gedeelte van het nachtgevecht over een effectieve luchtverkenning beschikte is onhoudbaar.⁵⁸ Het antwoord op de onderzoeksvraag: *welke rol geallieerde en Japanse vliegtuigen speelden tijdens de Slag in de Javazee* is hiermee met gebruikmaking van thans beschikbare bronnen en voortschrijdend inzicht gegeven.⁵⁹

⁵⁵ De betrouwbaarheid van deze verbinding was kennelijk toch niet zo hoog. Zie 27 februari p. 5. Het genoemde koppel Brewsters verkende een Japanse marinebommenwerper die over het geallieerde eskader vloog, kon geen verbinding krijgen met *Interceptor Control* (de gevechtsleiding bij het Commando Luchtverdediging Soerabaja) aan de wal, onderbrak de jagerdekking en besloot te landen om de melding - dat het Doorman-eskader was verkend door de Japanners - mondeling door te geven.

⁵⁶ Escalatiedominantie: er bestaat een zodanig krachtsoverwicht dat het conflict naar believen kan worden geëscaleerd of gedeëscaleerd.

⁵⁷ Boer, *Het verlies van Java*, 171-172.

⁵⁸ Ibidem, 180.

⁵⁹ De algemene conclusies die een antwoord kunnen geven op de vraag waarom de verdediging van Nederlands-Indië niet succesvol was, krijgen in het boek *Een eeuw Marineluchtvaartdienst* (MLD) meer aandacht. Omdat ze niet passen bij de engere onderzoeksvraag in dit artikel blijven ze hier onbesproken.

Archiefbronnen

De in het artikel gebruikte archiefbronnen zijn alle afkomstig uit de collectie N. Geldhof, Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) Den Haag.

Lijst van geraadpleegde literatuur

- Anten, J., *Navalisme nekt onderzeeboot* (Amsterdam 2011)
- Tactical, Torpedo and Staff Duties Division Historical Section, Naval Staff, British Admiralty, *Battle of the Java Sea 27th February 1942* (London 1945)
- Boer, P.C., *Het verlies van Java. Een kwestie van Air Power: de eindstrijd in Nederlands-Indië van de geallieerde lucht-, zee- en landstrijdkrachten in de periode 18 februari tot en met 7 maart 1942* (Amsterdam 2006)
- Brereton, Lewis H., *The Brereton Diaries. The war in the Air in the Pacific, Middle East and Europe* (New York 1946)
- Evans, David, C. (ed.), *The Japanese Navy in World War II in the words of former Japanese Naval Officers* (Maryland 1986)
- Geldhof, N., *Verkennen en bewaken. Dornier Do24K vliegboten van de Marineluchtvaartdienst* (Den Haag 1979)
- Grenfell, R., *Main fleet to Singapore* (New York, 1987)
- Haslach, Robert, D., *"Nishi No Kaze, Hare", Nederlands-Indische inlichtingendienst contra agressor Japan* (Weesp 1985)
- Honselaar, L., *Vleugels van de vloot. De geschiedenis van de Marineluchtvaartdienst* (Rotterdam 1950)
- Kampen, Anthony van, *Ik val aan, volgt mij! Het leven van Karel Doorman Schout bij nacht* (Amsterdam 1947)
- Marder, Arthur, J., *Old Friends, New Enemies: the Royal Navy and the Imperial Japanese Navy. Strategic Illusions, 1936-1941* (Oxford 1981)
- Nuboer, J.F.W., 'De Japanse Marine Operaties tegen Nederlands Indië (uit Japanse bron)'; bundeling serie artikelen in het *Marineblad* (Den Haag, Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf 1974-1977)
- Sherman, Frederick C., *Combat Command. The American Aircraft Carriers in the Pacific War* (New York 1950)
- *Stafvoorschriften Koninklijke Marine (KM)*, bundel I: Tactische leidraad KM; deel V: Gecombineerde strijdkrachten; bundel III Oefeningsvoorschriften KM en deel V: Gecombineerde strijdkrachten (Batavia 1941)
- Tameichi Hara, 'De slag in de Javazee 27 feb 1942 vanuit Japans oogpunt', in: *Maritiem Gezien*, nummers 3-88, 4-88, 2-89, 3-89 en 1-91.
- Vromans, A.G., *De slag in de Javazee, deel III b: acties in de lucht*, Amsterdam Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie (Amsterdam juni 1985)

Het vliegboek van marineofficier-vlieger der 2e klasse Gerard Frederik Rijnders (1913-1992)

Drs. Tristan Broos



Het vliegbrevet van G.F. Rijnders behaald op 3 juli 1937. Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

De aanleiding voor dit artikel is het overgeleverde vliegboek van marineofficier-vlieger Gerard Frederik Rijnders, dat zich bevindt in particulier bezit. Dit vliegboek geeft een goed beeld van de voorbereidingen en uiteindelijke deelname aan de Tweede Wereldoorlog in Zuidoost-Azië, waarbij de Marineluchtvaartdienst (MLD) voornamelijk als taak had om onder gevaarlijke omstandigheden verkenningen uit te voeren binnen en buiten Nederlands-Indië.

Rijnders hield in de periode van 25 maart 1941 tot en met 28 februari 1942 per dag de vluchten bij die hij met zijn bemanningsleden in een vliegboot van het type Dornier Do 24K of BY Catalina maakte. Elke commandant-vlieger van een vliegboot beschikte over een zelfde vliegboek waarin de datum, naam van de vliegers en bemanning met bijbehorende functies, type vliegtuig, vliegenuren en een korte beschrijving van

de vlucht met eventuele aanvullende bijzonderheden werd beschreven.

Zoals gezegd beschrijft het vliegboek van Rijnders de periode van 25 maart 1941 tot en met 28 februari 1942. Het overvliegen met zijn bemanning naar Australië kort vóór de capitulatie van het KNIL en de voortzetting van de strijd tegen de Japanners bij het 321 Squadron in Ceylon zijn hierin niet opgenomen. Dit vliegboek is overigens niet zijn eerste exemplaar, maar zijn tweede. Achter in het boek heeft hij gegevens overgenomen uit zijn eerste vliegboek. Daaruit blijkt dat hij er al 1.854,40 (als vlieger 1.373,27 en als waarnemer 481,13 uur) vliegenuren op had zitten en gevlogen heeft op diverse toestellen, waaronder een Fokker T.IV, Lockheed en een Grumman.

Rijnders vervulde zijn dienstplicht als matroos derde klasse (zeemilicien) en meldde zich op 27 februari 1934 op de marinekazerne te Willemsoord. In september van datzelfde jaar werd hij als kwartiermeester geplaatst aan boord van Hr.Ms. *Hertogh Hendrik*, een pantserschip van de Koningin Regentesklasse. In oktober 1934 ging hij met groot verlof en koos uiteindelijk voor een carrière als officier bij de MLD. Zijn opleiding tot officier-vlieger startte op 21 oktober 1936 op marine vliegkamp De Kooij, die hij op 14 april 1937 voltooide.¹

Na kort dienst te hebben gedaan op de beide vliegvelden De Kooij bij Den Helder en De Mok op Texel, vertrok de 24-jarige Rijnders in 1938 met de rang van officier-vlieger 3e klasse van de MLD voor vier jaar naar Nederlands-Indië met het passagiersschip M.S. *Marnix van St. Aldegonde*. Daar aangekomen werd hij op 30 juni 1938 geplaatst op het Marinevliegkamp Morokrebangan bij Soerabaja.²

Met zijn vrouw zou hij aan de Embong Sawo 20/30 gaan wonen, een zijstraat van de Palmenlaan in de

¹ Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Curriculum vitae van luitenant ter zee vlieger der eerste klasse Gerard Frederik Rijnders, 3 maart 2016.

² Nationaal Archief, Den Haag, nummer toegang 2.12.14, Marine: Stamboeken officieren 1868-1940, inventarisnummer 83 (44V) G.F. Rijnders.

wijk Darmo.³ Al snel meldde Rijnders zich aan bij een sportvliegclub die zich op het Darmo-vliegveld bevond en niet ver van zijn huis was verwijderd. Enkele dagen voor Kerstmis stortte hij vervolgens met zijn sportvliegtuig, een Taylor Cub PK-BEK, neer op een fietsenloods van de Darmo luchtdoelartilleriekazerne te Soerabaja. Het vliegtuigje was total loss, en was na het schampen van de elektriciteitsdraden en het dak op zijn neus terechtgekomen. Zijn medepassagier, de makelaar H.B.A. de Kramer, was net als hijzelf levend uit het vliegtuigwrak gestapt. Kramer hield er alleen een flinke schaafwond aan zijn linkerhand aan over.⁴

De periode tot aan 9 december 1941

Rijnders was als marineofficier-vlieger 2e klasse in 1941 ingedeeld bij GVT 3 (Groep Vliegtuigen 3), die uit de vliegboten X-19, X-20 en X-22 bestond. Deze waren van het type Dornier Do24K. De commandant van de 3e groep vliegtuigen was G.F. Slottje.⁵

De periode tot aan het uitbreken van de oorlog met Japan kenmerkte zich voornamelijk door het oefenen in bombarderen, al dan niet op voortslepende doelen, schieten met de boordmitrailleur en het 's nachts landen en starten. Daarnaast werd geoefend in het vliegen van groepen van vijf en het uitvoeren van verkenningen boven delen van de Indische archipel (Boeroe en de Molukse Zee). Deze oefeningen werden voornamelijk door Rijnders en zijn bemanning met de X-20, een Dornier vliegboot, uitgevoerd. De MLD had vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in Nederlands-Indië de beschikking over 37 exemplaren van dit type toestel.

Van 5 mei tot en met 5 juni 1941 werd er met de X-20 op Nieuw-Guinea gevlogen en te Sorong een tussenlanding gemaakt. Er werd overnacht op de Hr.Ms. *Fazant* van de Gouvernementsmarine.⁶ Dit vliegtuigmoederschip diende ter ondersteuning van de MLD. De Gouvernementsmarine was al sinds 1 september 1939 gemilitariseerd en aan de Koninklijke Marine toegevoegd.⁷

Op 30 juli 1941 ontving de commandant GVT 3 Slottje een schrijven van de chef-staf MLD, kapitein luitenant ter zee J.A.C. Broesder. Met deze brief gaf de chef-staf, Rijnders, de bevoegdheid om de vliegers van GVT 3 te



Afb.3 Het Koninklijke Marine vliegboek van G.F. Rijnders. Particulier bezit.

instrueren in het blindvliegen. Broesder sloot zijn brief af met het volgende: 'Ik nodig u uit dezen officier in de gelegenheid te stellen de geoefendheid dier vliegers in het blindvliegen, zoowel tijdens vluchten voor andere doeleinden als tijdens afzonderlijk voor dit doel gelaste vluchten, zooveel mogelijk op te voeren'. Gedurende de maanden september, oktober en november 1941 kregen de marineofficieren-vlieger (Schmidt, Van der Tweel, Polak, Liptaa, Bos, Hebly en De Jager) uit GVT 3 gemiddeld anderhalf uur instructie van Rijnders in het blind landen en starten met de Dornier Do24K.⁸ Dit was hard nodig, want ook 's nachts

³ 'Familieberichten, nieuwe ingezetenen van Soerabaja', in: *De Indische Courant*, 19 oktober 1938; J.R. van Diessen, *Soerabaja 1900-1950, Havens, marine, stadsbeeld* (Zierikzee 2004) 170-171.

⁴ 'Sportvliegtuig neergestort, bemanning ongedeerd', in: *De Indische Courant*, 21 december 1938; 'De val van het sportvliegtuig, een 'narrow escape' in Darmo kampement', in: *De Sumatra Post*, 28 december 1938.

⁵ T. Womack, *The allied defence of the Malay Barrier 1941-1942* (Jefferson, North Carolina 2015) 72.

⁶ Vliegboek van G.F. Rijnders, 25 maart 1941 t/m 28 februari 1942, particulier bezit.

⁷ T. Womack, *The Dutch naval air force against Japan. The defense of the Netherlands East Indies, 1941-1942* (Jefferson, North Carolina 2006) 174.



Afb.2 De gecrashte Taylor Cub PK-BEK van G.F. Rijnders.
Particulier bezit.

werden er verkenningvluchten uitgevoerd en moest de bemanning op de cockpitinstrumentarium van de vliegboten kunnen vertrouwen.

De periode van 10 december 1941 tot en met 15 januari 1942

Enkele dagen na 8 december 1941, het uitbreken van de oorlog met Japan, kreeg Rijnders de opdracht om vanuit Poeloe Samboe (Riouw Archipel) met de X-20 boven de Zuid-Chinese Zee en bij de Natoena- en Anambaseilanden verkenningen uit te voeren. Dit was niet geheel ongevaarlijk daar ze regelmatig vijandelijke Japanse vliegtuigen ontmoetten. De verkenningen geschieden in samenwerking met het Britse opperbevel. Naast Poeloe Samboe werden ook Seletar (Singapore) en Kuantan (Brits-Malakka) als steunpunt gebruikt. Vanaf 12 december werd GVT 3 verplaatst naar het relatief veiligere Tandjong Pinang, de hoofdstad van de Riouw Archipel.

Als gevolg van een hevige Japanse vliegtuigaanval op Tarempa (Anambaseilanden) op 14 en 15 december 1941, waarbij onder de lokale bevolking talloze

slachtoffers vielen, brachten de Dorniers van GVT 3 verschillende keren voedsel naar de overlevenden. Op de terugvluchten werden vrouwen en kinderen geëvacueerd en overgebracht naar Tandjong Pinang.⁹ Diezelfde dag nog volgde er te Singapore een landing in verband met een noodzakelijke reparatie aan de 20 mm-mitrailleur en werd tijdens het overbrengen van voedsel naar Tarempa door de X-20 een Japanse motorschoener aangevallen. Rijnders schreef op 17 december in zijn vliegboek: 'Jap. Motorschoener zwaar beschadigd te Anak Awoer (Tambelaneilanden)'.

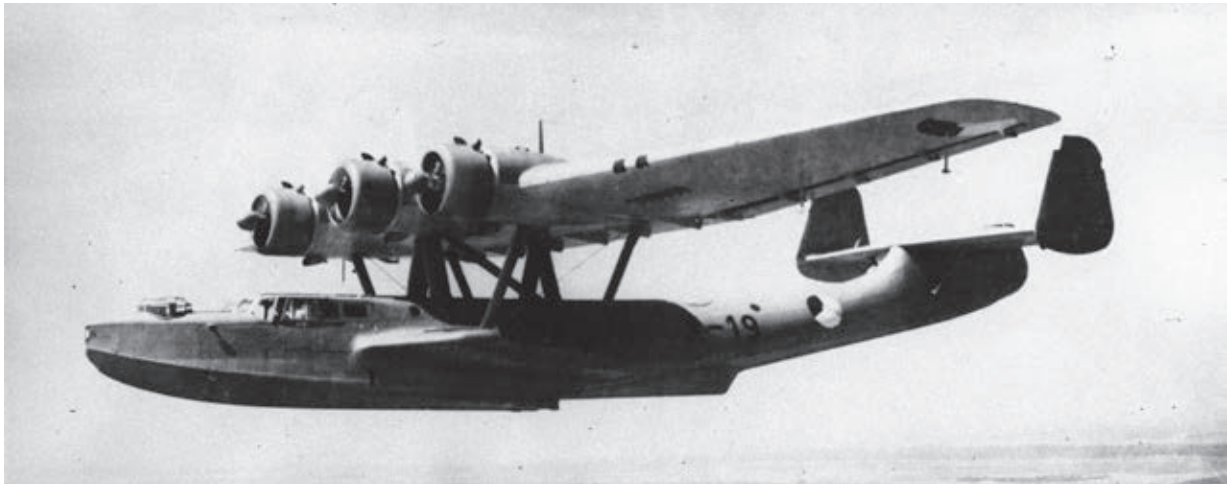
Op 18 december werden twee vrouwen en een man uit Tarempa met de X-20 naar Tandjong Pinang geëvacueerd. Wegens het uitvallen van de middelste van de drie motoren moest een vlucht over Singapore worden afgebroken en werd er terug naar Poeloe Samboe gevlogen.¹⁰

Twee dagen later (op 20 december) kwam de X-20 in gevecht met een Japanse Navy 96-bommenwerper, waarbij de X-22 Rijnders te hulp schoot, maar zwaar beschadigd raakte. Deze aanval en de daarbij ontvangen hulp van de X-22 is niet in het vliegboek vermeld. Op 24 december bleef een achtervolging op een Ja-

⁸ Vliegboek van G.F. Rijnders.

⁹ N. Geldhof, 'Verkennen en Bewaken, Dornier Do 24K vliegboten van de Marineluchtvaartdienst', in: *Bijdrage tot de geschiedenis van het zeevliegen*, deel 10 ('s-Gravenhage 1979) 80.

¹⁰ Vliegboek van G.F. Rijnders.



De X-19, een Dornier DO 24K van GVT 3, maakt een verkenningsvlucht boven zee. Particulier bezit.

panse bommenwerper zonder verder resultaat. Door de Japanse bezetting op 29 december van de Tambelaneilanden moest GVT 3 daar haar verkenningsactiviteiten staken en keerde zij op 31 december terug naar Soerabaja. De Britse vlootbasis te Singapore werd door de Japanse opmars steeds meer omsingeld en geïsoleerd.¹¹

De periode van 16 januari 1942 tot en met 27 februari 1942

GVT 3 vertrok op 31 december 1941 voor groot onderhoud terug naar Morokrembangan, Soerabaja, en werd uitgerust met PBY Catalina-vliegboten. De drie X-vliegboten werden in reserve gehouden. Van de PBY Catalina bereikten 34 exemplaren Nederlands-Indië, die vanaf januari 1942 werden ingezet ter vervanging van de in de strijd verloren gegane Dorniers.¹²

Op 16 januari 1942 startte Rijnders en zijn bemanning met twee uur proefvliegen op de Catalina (Y-61). De rest van deze maand werd benut om te oefenen op mitrailleurshieten, proeven met dieptebommen en nachtvliegen. Erg veel tijd hiervoor was er niet in verband met de hevige strijd die gaande was. Op 24 januari vloog de bemanning met de Y-72 een verkenningsopdracht naar Makassar via de Paternostereilanden. Vanwege benzinegebrek moest een noodlanding worden gemaakt. Zes dagen later kwam er vanuit de *Reconnaissance Group* (RecGroup), een onderdeel van ABDAIR (*American, British, Dutch and Australian Air Command*), een opdracht tot het bombarderen

van het zuidoostelijke eiland van Celebes, Boeton (Y-72).

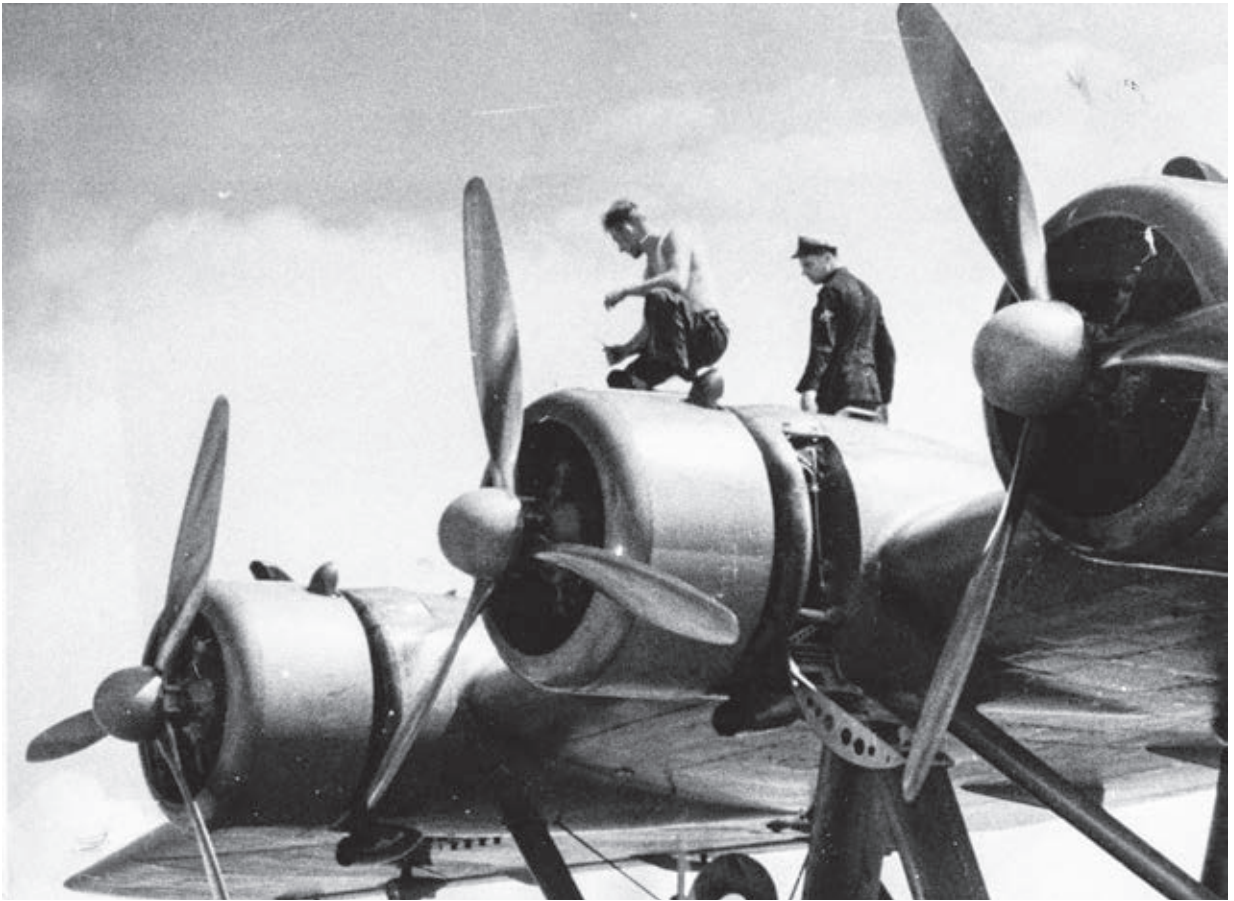
Vanaf 2 tot en met 14 februari werden diverse verkenningsopdrachten uitgevoerd naar Zuid-Borneo (Y-72), via Makassar naar Bangala (Y-67) en Balikpapan (Y-49), Anambar (Y-62) en werd het Zuid-Sumatraanse Ranaumeer geëvacueerd (Y-62). Het Japanse vliegdek-schip *Kaga* werd op 16 februari verkend en vier dagen later, gedurende een nachtvlucht, werden als tegenmaatregel vier magnetische mijnen afgeworpen boven de Straat Banka.¹³

27-28 februari 1942, verkennen van de Japanse invasievloot

Aan het begin van de oorlog tegen Japan was de berichtenstroom een geheel Nederlandse aangelegenheid. Dit duurde tot begin januari 1942, toen alle geallieerde verkenningsafdelingen in de RecGroup werden geconcentreerd. Vanaf eind januari 1942 viel ABDAIR, en daarmee de RecGroup, onder het commando van de Britse *Air Chief Marshal* Sir Richard Peirse, die weer viel onder de bevelen van het geallieerde oppercommando ABDACOM (*American, British, Dutch and Australian Command*). De consequentie was dat de groepscommandanten van de GVT's hun verkenningsopdrachten rechtstreeks van de RecGroup ontvingen. Belast met de ontvangst van alle verkenningsberichten, eveneens geconcentreerd in deze Group, was de commandant MLD, kapitein ter zee G.G. Bozuwa. De RecGroup functioneerde niet naar behoren. Stroef-

¹¹ Geldhof, 'Verkennen en Bewaken', 81.

¹² Ibidem.



Reparatie van de middenmotor bij een X-vliegboot ergens in de Indische archipel.
Particulier bezit.

1942 tegen 22.30 uur met de stand-by Y-67 van GVT 17 de Japanse transportvloot op te sporen.¹⁵

De bemanning van de Y-67 bestond die avond uit Rijnders (*piloot*) en Bos (*co-piloot*), Van der Weijden, luitenant ter zee 3e klasse van de Koninklijke Marine Reserve; De Vries, sergeant vliegtuigmaker; Grijzen, korporaal vliegtuigmaker; Le Noble, matroos vliegtuigmaker en Soute, matroos telegrafist. Veel van deze bemanningsleden hadden een dubbelfunctie en konden tevens het boordgeschut bedienen.¹⁶

Campbell vond om 22.22 uur ten zuidwesten van Bawean de vijandelijke transportvloot terug en seinde dit direct door naar de RecGroup, die het vervolgens naar ABDAFLOAT (*American, British, Dutch and Australian Float*), Soerabaja en Doorman doorstuurde. De

commandant Marine Soerabaja ontving het bericht pas om 23.52 uur. Rijnders en zijn bemanning vonden na anderhalf uur zoeken omstreeks 24.00 uur ten zuidwesten van Bawean de Japanse transportvloot.¹⁷ Het was een wolkeloze nacht en Rijnders kon de transportvloot door het maanlicht gemakkelijk bekijken. Hij telde 39 verschillende typen transportschepen die in twee grote kolommen met hoge snelheid naar het zuiden opstoomden. Om vijandelijk afweervuur te ontwijken vloog hij weg van het maanlicht en bleef zo voor circa 30 minuten onopgemerkt boven het konvooi vliegen.¹⁸ Rijnders schreef daarop zijn laatste aantekening in het vliegboek: 'Verkennen Jap'sche invasievloot in Javazee'. Nadat matroos telegrafist Soute de ontdekking van de vijandelijke Japanse transportvloot

¹⁵ P.C. Boer, *Het verlies van Java. Een kwestie van Air Power. De eindstrijd om Nederlands-Indië van de geallieerde lucht-, zee- en landstrijdkrachten in de periode van 18 februari t/m 7 maart 1942* (Amsterdam 2006) 170, 171.

¹⁶ Vliegboek van G.F. Rijnders.

¹⁷ Boer, *Het verlies van Java*, 170, 171.

¹⁸ Womack, *The Dutch Naval Air Force against Japan*, 127.

naar de RecGroup in Bandoeng had doorgeseind vloog de Y-67 terug richting Morokrempangan.¹⁹ Aan het einde van de nacht ontscheepten de transportschepen bij Kragan (Midden-Java) en zette een deel van het 16e Japanse leger (de 48e divisie en het 56e regiment) aan land.²⁰

Besluit

Als commandant van een vliegboot van GVT 3 heeft Rijnders, vanaf begin december 1941 tot eind februari 1942, een groot aantal verkenningsvluchten gemaakt met een totaal van 330 vliegreizen.

Hierbij heeft hij een Japanse motorschoener tot zinken gebracht en heeft hij met een zwaar beschadigd toestel aan een gevecht met een Japans jachtvliegtuig kunnen ontsnappen.

Daarbij wist Rijnders met zijn bemanning kort voor de capitulatie van het KNIL op Java (8 maart 1942) met een door de Amerikaanse marine als onbruikbaar achtergelaten en gedeeltelijk gedemonteerde vliegboot (Catalina) Australië te bereiken. Rijnders had namelijk met zijn bemanning, na zijn verkenningsvlucht over de Javazee, het bevel gekregen zich te melden op het marinevliegveld Tandjong Priok te Batavia. Daar zou hij met de Y-53 een nieuwe opdracht gaan vervullen. Door opgeblazen bruggen kwam de bemanning, reizende per nachttrein, niet verder dan Poerwokerto. In deze stad op Midden Java ontving hij een nieuw bevel om zich te melden in de zuidelijke havenplaats Tjilatjap. Rijnders en zijn bemanning zouden met de beschadigde Catalina PBV-4, P-3 van captain F.D. Wagner behorende tot Patrol Wing 10 van de U.S. Navy naar Australië proberen te ontkomen. Wagner en zijn staf waren al op 2 maart 1942 met de P-10 naar Australië vertrokken, omdat de P-3 last had van motorstoringen. Om die reden werd de P-3 door de Amerikaanse bemanning onklaar gemaakt. Rijnders en zijn bemanning, aangekomen in Tjilatjap, troffen de P-3 in een zeer slechte staat aan. Zo waren onder andere de roerkabels doorgesneden, de instrumentenpanelen kapotgeslagen en de banden lek gestoken. Daarnaast waren er nog steeds de storingen aan de motor die verholpen moesten worden. Ondanks de enorme klus lukte het hem met zijn bemanning en dankzij een aantal vrijwilligers om de vliegboot, inmiddels omgedoopt tot Y-3, binnen drie dagen en nachten weer aan de praat te krijgen. Met een beschadigd kompas, een halfvolle tank, zonder stafkaarten, maar wel met me-

deneming van zijn vliegboek vertrok Rijnders en zijn bemanning vanuit Tjilatjap navigerend op een uitklapkaart van de Australische spoorwegen over de Indische Oceaan richting het 3.000 kilometer verder gelegen Broome. Ondanks de gevaren van naburige Japanse vliegdekschepen en de snel gerepareerde motorstoring haalde de Y-3 de volgende ochtend het Australische Broome. Daar werd de vliegboot aan de *Royal Australian Air Force* (RAAF) overhandigd en versterkte de Y-3 bemanning de MLD in Australië.²¹

Vanuit Ceylon, bij het 321 Squadron, voerde Rijnders vanaf juni 1942 tot midden juni 1944 diverse verkenningsvluchten uit en was hij betrokken bij de bestrijding van Japanse onderzeeboten. Voorts werd hij belast met bijzondere opdrachten om informatie te vergaren over Japanse activiteiten op de westkust van Sumatra. Voor dit alles werd G.F. Rijnders, officier-vlieger 1e klasse, op 29 januari 1948 door koningin Wilhelmina benoemd tot Ridder in de Militaire Willemsorde der 4e klasse.²²

Doordat Rijnders zijn vliegboek bij de ontsnapping per vliegboot vanuit Java naar Australië heeft meegenomen is het tot op heden bewaard gebleven. Door de periode waarin werd gevlogen, vliegreizen, wisselende bemanningen, type vluchten (verkenningen, oefeningen, etc.) met verschillende vliegboten vormt het boek een belangrijke en waardevolle militair-historische bron.



Een PBY Catalina van de MLD vliegt boven zee.
NIMH

¹⁹ Vliegboek van G.F. Rijnders.

²⁰ Womack, *The Dutch Naval Air Force against Japan*, 127.

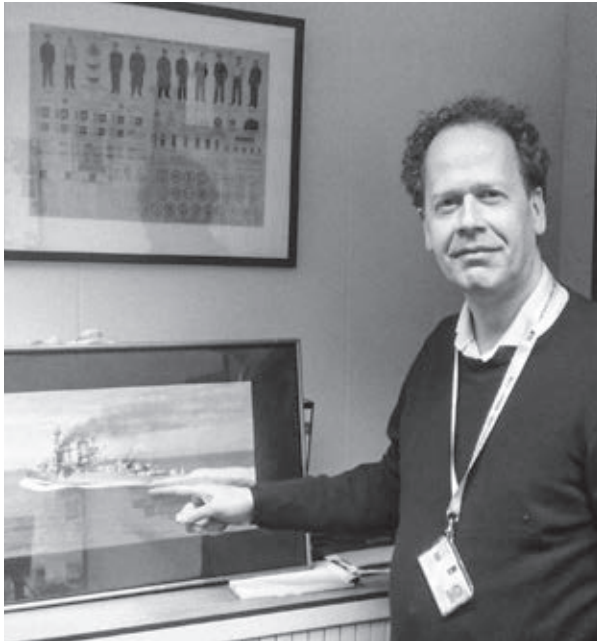
²¹ Ibidem, 142, 143.

²² Nationaal Archief, Den Haag, nummer toegang 2.12.14, Marine: Stamboeken officieren 1868-1940, inventarisnummer 83 (44V) G.F. Rijnders.

Maritiem of marinehistoricus?

Mars portretteert: Anselm van der Peet

Drs. Liesbeth Brama



Anselm van der Peet met een afbeelding van de kruiser Hr.Ms. *Java*

Foto: Liesbeth Brama.

Marsleden hebben vaak bijzondere verzamelingen. Obus of affiche, helm of harnas. De zolders van onze leden herbergen vaak verborgen schatten. De redactie wil in een serie artikelen nader kennismaken met de leden van de vereniging om het verhaal achter de verzameling te horen. In dit themanummer niet zozeer aandacht voor de verzameling maar meer voor de affiniteit met marinegeschiedenis. Aan het woord is lid en oud-redactielid Anselm van der Peet.

Een maritiem historicus wil Anselm niet genoemd worden. 'Ik heb namelijk nooit maritieme geschiedenis gestudeerd', stelt hij, 'dat is een afstudeerrichting aan de Universiteit Leiden en ik ben in Utrecht afgestudeerd in de geschiedenis van de Internationale Berekkingen. Maar je mag me wel marinehistoricus noemen omdat ik hier al zo'n twintig jaar mee bezig ben.' Tijdens zijn studie in Utrecht liep Anselm een halfjaar

stage bij de historische afdeling van de marinestaf in Den Haag. Later, na zijn afstuderen, kwam Anselm in 1997 terecht bij het toenmalige Instituut voor Maritieme Historie. 'En daar is mijn vorming in de marinehistorie begonnen', stelt hij. 'De bibliotheekinventaris werd destijds gedigitaliseerd en ze zochten iemand die daar de binnenkomende vragen kon beantwoorden. Ik heb toen in een jaar zo'n 1000 vragen beantwoord en de studiezaal bemand'. Door de grote diversiteit aan vragen bouwde Anselm in korte tijd een enorme maritiem-historische kennis op en een groot netwerk. 'Tot op de dag van vandaag heb ik daar nog ontzettend veel profijt van'.

Contacten met Indonesië

In 2005 ging het Instituut voor Maritieme Historie op in het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Als wetenschappelijk medewerker mocht hij een Indonesische delegatie die het NIMH bezocht rondleiden in Nederland. 'Iemand besloot toen dat ik blijkbaar goede sociale vaardigheden bezat en de aangewezen persoon was met deze Indonesiërs om te gaan.' Er werd onder andere een bezoek gebracht aan het toenmalige Legermuseum in Delft en aan het Koninklijk Tehuis voor Oud-militairen en Museum Bronbeek. In 2011 bracht hij met de directeur van het NIMH een bezoek aan Indonesië. 'Er zijn toen nuttige contacten gelegd. Naar aanleiding van dat bezoek viel het besluit dat ik in 2012, in het kader van 70 jaar Slag in de Javazee, twee lezingen zou geven.' Nu in 2017, 75 jaar na de Slag in de Javazee, vertrekt Anselm eind februari opnieuw naar Indonesië. 'De reis wordt in samenwerking met de Oorlogsgravenstichting en het commando Zeestrijdkrachten georganiseerd. Ik blijf nu langer want het programma is ook wat uitgebreider.' Naast het geven van een aantal lezingen en het bijwonen van de officiële herdenking bij het Karel Doorman-monument op het ereveld Kembang Kuning in Soerabaja zal Anselm ook een gastcollege geven op het 'Indonesische KIM', de officiersopleiding van de Indonesische marine. De Oorlogsgravenstichting speelt, als beheerder van de erevelden, een be-



De torpedobootjager Hr.Ms. *Kortenaer*.

Foto: Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).

langrijke rol bij de officiële herdenking van de Slag in de Javazee. Door het Karel Doorman-monument wordt Kembang Kuning in Soerabaja ook wel het marine-ereveld genoemd. 'Overigens ligt daar maar een enkele Nederlandse gesneuvelde van de Slag in de Javazee begraven', stelt Anselm. 'De overigen zijn op zee gebleven. Het betreft een marineman, die aan boord van de Britse HMS *Encounter* overleed, nadat dit schip overlevenden van de gezonken jager Hr.Ms. *Kortenaer* terugbracht naar wal. Deze militair ligt op Kembang Kuning begraven', vertelt Anselm. 'Dat was een dramatische aanval. De *Kortenaer* werd door een Japanse torpedo doormidden gekliefd.'

"Lieu de memoire", een afdruk in de zeebodem

Naast de wat uitgebreidere herdenking in Soerabaja eind februari verschijnt er dit jaar het nodige aan herinneringsliteratuur. Er bestaat nog altijd het beeld van één slag die zich op 27 februari 1942 in de Javazee afspeelde maar vaak wordt vergeten dat in aanloop naar die datum alsook de dagen erna er verschillende

schermutselingen hebben plaatsgevonden. Zo waren er al gevechten in bijvoorbeeld de Gaspar Straten, hebben de mariniers op Oost-Java strijd geleverd en kwam het tussen de Onderzeedienst en de Japanse marine van december 1941 tot maart 1942 diverse malen tot een treffen. In de aanloop naar de 75-jarige herdenking werd door de Oorlogsgravenstichting, en met een adviesrol voor de Koninklijke Marine, besloten om een duikexpeditie uit te voeren naar de wrakken op de bodem van de Javazee. 'Deze wrakken waren in 2002-2004 door Australiërs al ontdekt', vertelt Anselm. 'Dus de locatie was bekend en op het internet waren ook onderwateropnamen van deze wrakken te vinden.' Nu met de naderende herdenking was het plan om de wrakken goed in kaart brengen met modernste technieken. 'Dat was afgelopen november. Toen ze daar kwamen ontdekten ze dat de wrakken waren verdwenen. Alleen van de *Kortenaer* vonden ze nog een deel van het achterschip. De rest was weg.' Door middel van *side-scan* sonar kon wel in kaart worden gebracht waar de schepen hebben gelegen. Op de zeebodem waren de afdrukken van de rompen nog

te zien. Volgens Anselm is het duiken en naar boven halen van oorlogswrakken niet nieuw: het gebeurt met grote regelmaat. Zeker in de Aziatische zeeën die relatief ondiep zijn. 'Zo is een aantal jaar geleden de Nederlandse onderzeeboot Hr.Ms. O 16 in de Zuid-Chinese zee illegaal naar boven gehaald.' Het metaal brengt het nodige op maar vaak zijn ook memorabilia erg gewild. 'Een paar jaar geleden werden op een website van een Australisch veilinghuis, samen met andere memorabilia van Australische schepen, onder andere twee spreekbuizen van Hr.Ms. *De Ruyter* te koop aangeboden' vertelt Anselm. 'De ministeries van Defensie en Buitenlandse Zaken hebben toen contact gehad met de Australische autoriteiten in Canberra en binnen een week werd dat veilinghuis 'teruggefloten'. Het te koop aanbieden van in dit geval ook Australische memorabilia ligt daar natuurlijk ook erg gevoelig.'

Een Nederlandse zeeslag?

De Slag in de Javazee is geen louter Nederlandse gelegenheid geweest. Tezamen met de Nederlanders, voeren ook de Britten, Amerikanen en Australiërs uit tegen de Japanse marine. Volgens officiële cijfers lieten bij de Slag in de Javazee meer dan 900 zeelieden van de Koninklijke Marine het leven. 'Maar ook ruim 200 Britten zijn bij de slag om het leven gekomen.' De kruiser HMS *Exeter* heeft veertien man verloren maar er zijn ook twee Britse torpedobootjagers ten onder gegaan: HMS *Jupiter* en HMS *Electra*. 'In de Nederlandse geschiedschrijving is daar niet altijd aandacht voor geweest', stelt Anselm. 'De Slag in de Javazee was van begin af aan een onmogelijke missie', stelt hij. 'Soerabaja, waar de vloot lag, had natuurlijk al aardig wat bombardementen te verduren gehad en schepen waren beschadigd. De bemanningen waren al weken in touw en doodop. En daarbij kwam nog dat de onderlinge communicatie tussen de Nederlandse, Britse en Amerikaanse schepen niet vlekkeloos verliep.' Toch was het marinepersoneel zeer loyaal. 'Er is nagenoeg niemand 'gedrost' [weggelopen] vertelt Anselm. 'Doorman wist dat het een hopeloze zaak was maar hij voer toch uit. Rond kwart over vier in de middag op 27 februari 1942 troffen de tegenstanders elkaar en dan begint de slag. Deze zou al met al tot ongeveer kwart voor twaalf die avond duren'. Dat is extreem lang voor een zeeslag. Als het kort na zes uur 's avonds ook nog snel donker wordt ontstaat er een chaotische situatie waarbij de strijdende partijen elkaar uit het oog verliezen, en zij in de uren daarna twee keer kort in gevecht raken zonder dat het tot een beslissend moment komt. Meer later op de avond, probeert Doorman met de kruiser *De Ruyter* en enige overige schepen andermaal bij de Japanse transportvloot te komen. Bij een intensief nachtgevecht dat omstreeks



De kruiser Hr.Ms. *Java*.

Foto: NIMH.

23.00 uur begint, werden vervolgens de *De Ruyter* en de kruiser Hr.Ms. *Java*, ongelukkigerwijze getroffen door Japanse torpedo's waarbij beide schepen zinken. Anselm vertelt: 'Doorman seint dan [naar de resterende geallieerde kruisers] zijn laatste bericht: 'ons niet oppikken, doorvaren naar Tandjong Priok bij Batavia.' De *Java* zank heel snel, binnen twaalf minuten was het schip in de golven verdwenen waarbij zo'n 520 man om het leven kwamen. De *De Ruyter* werd in het achterschip geraakt waarbij alle elektriciteit op het schip uitviel. 'De kruiser brandt dan hevig op een verder pikdonkere zee en tussen twaalf uur en kwart voor een 's nachts gaat ook *De Ruyter* ten onder', vertelt Anselm. Ongeveer 350 man komen hierbij om. Een aantal overlevenden werd later door de Japanse marine opgepikt. Maar Doorman zat daar niet bij. De hoogst bevelvoerend officier blijft altijd op het schip. Er zijn meerdere getuigenissen overgeleverd die de laatste momenten van Doorman beschrijven. Eén meldt dat hij naar achteren liep, richting zijn hut waar alles brandde. Een andere getuige verhaalt dat Doorman samen met de kruisercommandant kapitein-luitenant-ter-zee Eugène Lacomblé en een adjudant naar de ziekenboeg liep om daar biddend met gewonde bemanningsleden ten onder te gaan. 'De Slag in de Javazee is voor Nederlandse begrippen een enorm gevecht geweest', vertelt Anselm. 'Om je een idee te geven: het was de grootste zeeslag met oppervlakteschepen sinds de Slag bij Jutland in 1916 tussen de Duitse en Britse slagvloten', vertelt hij. 'Dat gegeven was voor mij wel een eyeopener.'

Boekbespreking

Drs. Fien Duijnmayr – muziekhistorica en zakelijk leider Domestica Rotterdam

De belangstelling van Johan George Reuchlin voor militaire muziek ontstond tijdens zijn opleiding tot reserveofficier der Cavalerie. Sinds jaar en dag speurt hij naar composities uit de rijke archieven en bibliotheken van militaire instanties. Met zijn boek *Muziek te Paard* wil Reuchlin voorkomen dat interessante muziekstukken in de vergetelheid raken. Er is namelijk maar een beperkte hoeveelheid literatuur beschikbaar over militaire muziek en opnames zijn slecht verkrijgbaar. Daarnaast wenst hij meer te weten te komen van de achtergrond en de historie van de militaire muziek. Om zijn onderzoek te beperken richt hij zich in dit werk tot de militaire muziek van de cavalerie in Nederland, België en omliggende landen. Composities, musici, muziekkapellen en de ontwikkeling van instrumenten komen aan bod en worden geplaatst in de context van de militaire geschiedenis en muziekhistorie van West-Europa. Reuchlin geeft in de inleiding aan geen wetenschappelijk werk te willen schrijven. Hij is geen musicus, noch een deskundige op het gebied van muziek. Hij kiest ervoor een 'toegankelijker globaal overzicht te schrijven over de ontwikkeling van de trompet, als de ruggengraat van de muziek der Bereden Wapens.¹

Het boek oogt inderdaad toegankelijk met korte hoofdstukken en titels als "De trompet in de oudheid" en "Wieprecht, hervormer van de militaire muziek". Op iedere pagina staat minstens één afbeelding van militairen te paard met instrumenten binnen handbereik. Ook zijn programmablaadjes van concerten en bladmuziek in het boek opgenomen. In het aansprekende geheel van afbeeldingen is het alleen enigszins storend dat een aantal beelden onscherp zijn afgedrukt. Het is tevens niet altijd duidelijk wat er op de afbeelding te zien is, omdat een bijschrift vaak ontbreekt en de afbeelding niet de tekst uit het hoofdstuk illustreert. Opvallend is dat tussen de grote hoeveelheid afbeeldingen één afbeelding ontbreekt, namelijk die van Jean Mellinger. Reuchlin omschrijft dat Mellinger beroemd is geworden vanwege een afbeelding waarin hij met zijn ene hand op zijn trompet het signaal aanvallen blaast, terwijl hij met zijn andere hand een vijand neersabelt.²



Jhr. Mr. Johan George Reuchlin, *Muziek te Paard*.
Uitgave in eigen beheer
233 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-76241-47-0
€ 49,50

Naast de vele afbeeldingen bevat de tekst een schat aan informatie. Inhoudelijk gaat *Muziek te Paard* vooral over de ontstaansgeschiedenis van de militaire muziek. Eerst had muziek vooral een communicatiefunctie in het leger. Signalen moesten aanwijzingen geven tijdens een veldslag. Met de opkomst van het nationalisme en militarisme in het vroegmoderne Europa werd de functie van militaire muziek omvangrijker. Muziekkapellen werden opgericht om militairen in de strijd met muziek aan te sporen tot dappere daden. Muziek kreeg daarnaast een propagandafunctie. Muserende militairen werden een belangrijk onderdeel van het uiterlijke vertoon van het leger. Zij vormden een positieve uitstraling naar de bevolking bijvoorbeeld tijdens parades. Het werk belicht ook de ontwikkeling van de trompet, saxofoon en andere instrumenten. Talrijke muziekkapellen, componisten, muzikanten en dirigenten uit West-Europa worden besproken. Het geheel wordt door Reuchlin aantrekkelijk verteld door middel van anekdotes over bijvoorbeeld een concours waarin bepaald moest worden of een muziekkapel met saxofoons beter klinkt

¹ Jhr. Mr. Johan George Reuchlin, *Muziek te Paard* (Wijk bij Duurstede 2016) 14.

² Reuchlin, *Muziek te Paard*, 107, 108.

dan één zonder dit nieuwe instrument.

In zijn enthousiasme en wens de militaire muziek levend te houden onder volgende generaties is Reuchlin in de valkuil getrapt te veel te willen noemen in dit boek. Regelmatig bestaat de tekst uit een lange opsomming van personen die iets bijgedragen hebben aan de ontwikkeling van de militaire muziek. Voor de meeste lezers zullen het onbekende namen betreffen. Zonder extra context, of een betere uitleg waarom juist die ene muzikant het verschil heeft gemaakt, gaan de personen niet leven. Een oplossing van dit probleem had kunnen zijn om in de lopende tekst slechts voor een aantal personen te kiezen waarop uitgebreider wordt ingegaan. Achterin het boek had een 'verder lezen en luisteren'-index opgenomen kunnen worden, met daarin literatuur en opnames van de genoemde composities en musici. Dat deze lijst incompleet zal zijn hoeft niet bezwaarlijk te zijn. De herinnering aan de uitgebreid beschreven personen zal sterker leven bij de lezer en daarmee onthouden worden.

Ondanks de beperking tot de muziek van de cavalerie bevat *Muziek te Paard* alsnog veel verschillende onderwerpen die slechts kort belicht worden. In bijvoorbeeld hoofdstuk 12 "De Quadrille en Adolphe Sax" wordt midden op de pagina van een omschrijving van de quadrille (een dressuur die tijdens een militaire parade door vier ruiters wordt uitgevoerd) plots overgegaan op de ontwikkeling van de saxofoon. Beide onderwerpen worden slechts kort omschreven en

er is geen verband tussen de twee verhalen. Dit van de hak op de tak springen langs verschillende onderwerpen leest onprettig. Een uitzondering vormt hoofdstuk 14 "Van Stadhouder tot Koning" over de militaire muziek in Nederland vanaf de zeventiende eeuw. In dit hoofdstuk plaatst Reuchlin de ontwikkelingen in Nederland in de context van de militaire en muziekhistorische ontwikkelingen in Europa. De uitleg over de vorming van de eerste muziekkapellen is duidelijk, evenals de positie van de muzikant in het leger. Verschillende afbeeldingen dienen ter voorbeeld bij de lopende tekst. Na dit hoofdstuk heeft de lezer echt een goed beeld gekregen van de ontwikkeling van de militaire muziek in het vroegmoderne Nederland.

Het is zonde dat Reuchlin voor dit boek geen scherpe keuzes heeft gemaakt in tekst en beeld. Zoals hierboven omschreven worden veel militaire en muzikale ontwikkelingen nu slechts kort aangestipt, waar het interessanter was geweest om inhoudelijk dieper in te gaan op de context van slechts een aantal cruciale gebeurtenissen, ontwikkelingen of gebieden binnen het thema van de militaire muziek van de cavalerie. Voor wie interesse heeft in de militaire muziek kan het boek toch van belang zijn. Dit werk brengt namelijk veel informatie bijeen over een onderwerp waar nauwelijks over geschreven is. Er is behoefte aan meer literatuur over de militaire muziekhistorie van Europa. *Muziek te Paard* is hopelijk een beginpunt voor verder onderzoek.

DE DONDERBUS

Inkoop - Verkoop - Ruil

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

Adres:

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

Boekbespreking

Willem III en Louis XIV: elkaars grootste nachtmerrie

Drs. Ed Coumans

De historiografie over stadhouder-koning Willem III is eind vorig jaar met twee boeken uitgebreid. Deze Oranjetelg heeft bijna zijn hele volwassen leven in het harnas doorgebracht. Juist daarom vallen beide boeken nogal tegen in hun bijdrage aan de militaire geschiedenis. Machiel Bosman maakt de titel van zijn boek *De roofkoning. Prins Willem III en de invasie van Engeland* dan ook nauwelijks waar. Hij begint zijn verhaal met een voorstelrondje. Een voor een maken we kennis met de hoofdrolspelers James II, Louis XIV en Willem III. De laatste komt dankzij Louis aan de macht in de Republiek. De vendetta van de Zonnekoning tegen de Republiek in 1672, het Rampjaar, brengt de Nederlandse regenten een zware slag toe. Willem kan als stadhouder daardoor regeren met de macht van een vorst. Zijn hele leven zal hij een centrale missie hebben: het indammen van de grenzeloze ambities van de Franse koning Louis XIV.

Engeland heeft een belangrijke plaats in prins Willems strategie. Bosman duikt daarom in de Engelse geschiedenis en wijst bijvoorbeeld op de breed gevoelde angst voor de terugkeer van het katholicisme. Die schrik is niet eens onterecht als met James II een paap op de troon komt met een grote missie-ijver. Nu heeft deze James een schoonzoon die een keurige protestant is: prins Willem van Oranje de man van zijn dochter Mary. De ideale schoonzoon toont Willem zich echter niet. Zodra de onvrede in Engeland over James groot genoeg is, begint hij een coup te plannen. Zijn doel is Engeland te verankeren in zijn alliantie tegen Frankrijk.

Nederlands belangrijkste staatsman

In het diepste geheim begint Willem met een groepje intimi de invasie voor te bereiden, met vertrouwelingen als zijn vriend Hans Willem Bentinck en raadspensionaris Gaspar Fagel. De opbouw van een grote vloot is natuurlijk niet geheim te houden, maar voor zowel de Engelse als de Franse koning is het doel niet duidelijk. Het is een enorme logistieke operatie. Bentinck verwacht vijftien dagen op zee te zijn en hij berekent hoeveel voedsel en voer er voor mens en dier aan boord gehaald moeten worden. Er zijn minstens 250 transportschepen nodig en die dienen in-



Luc Panhuysen, ***Oranje tegen de Zonnekoning. De strijd van Willem III en Lodewijk XIV om Europa***

Uitgeverij Atlas Contact,
Amsterdam en Antwerpen 2016
589 p., geïll, hardcover
ISBN 9789045023298
€ 34,99



Machiel Bosman, ***De roofkoning. Prins Willem III en de invasie van Engeland***

Athenaeum - Polak & Van Gennep,
Amsterdam 2016
267 p., geïll, paperback
ISBN 9789025306038
€ 19,99

clusief bemanning te worden gehuurd. Inmiddels is de aandacht van de Franse koning afgeleid. Zijn bondgenoot de prinsbisschop van Keulen overlijdt en hij wil daar een nieuwe marionet in het zadel helpen. Voor de benoeming is de paus nodig en juist die werkt niet mee. Dus stuurt Louis het Franse leger naar Keulen. Willem wacht intussen op gunstig weer. Dat stribbelt enige tijd tegen maar uiteindelijk kan de vloot van 400 schepen en 35.000 man in november 1688 van wal steken. Bij Torbay in Zuid-Engeland volgt een vlekkeloze ontscheping en Willems leger rukt snel landinwaarts op.

De voorhoedes van James' en Willems leger wisselen een paar schoten uit, maar tot echte tegenstand van de aan James loyale Engelsen komt het niet. Al snel buigt de koning zijn hoofd en vlucht naar Frankrijk. Willem wordt op 21 april 1689 gekroond tot koning van Engeland. In zowel Ierland als Schotland moet Willem een opstand bedwingen, maar uiteindelijk draagt hij de drie kronen van Engeland, Ierland en Schotland. Een Groot-Brittannië bestaat immers nog niet. Pas in 1707 worden Schotland en Engeland samengevoegd tot Groot-Brittannië oftewel het Verenigd Koninkrijk. Het is dan ook een beetje voorbarig als Bosman spreekt over de Britse koning of Britse regimenten in Nederlandse dienst, dat waren gescheiden Engelse en Schotse eenheden.

Bij de Ierse opstand stopt Bosman zijn verhaal over hoe stadhouder Willem koning van Engeland wordt. Hij begint vervolgens aan het tweede deel van het boek, namelijk zijn onderbouwing. Bosman heeft een bewuste keuze gemaakt om verhaal en argumentatie te scheiden. Hier geeft hij bijvoorbeeld zijn inschatting van hoeveel manschappen Willems expeditieleger telde. Met een stevige onderbouwing komt hij uit op 16.000 à 17.000. Daarmee zet hij zich af tegen historici als Lisa Jardine en Jonathan Israel die stellen dat de Nederlanders met een overmacht van ruim boven de 20.000 man zijn geland. Het tegendeel is waar volgens Bosman: James' Engelse leger telde veel meer manschappen.

Er is te weinig aandacht in de Nederlandse geschiedschrijving voor Willem III, stelt hij tot slot, "de belangrijkste staatsman die het land heeft voortgebracht". En de Engelsen hebben volgens de auteur zelfs geprobeerd Willems invasie uit de geschiedschrijving weg te poetsen door de inval om te dopen in Glorious Revolution. Tot op de dag van vandaag proberen Engelse historici volgens Bosman de rol van Willem te marginaliseren. Bosmans boek is vlot geschreven met korte zinnen waar veel historici een voorbeeld aan mogen nemen. De opbouw van het boek is echter chaotisch, vooral in de eerste hoofdstukken schiet de auteur op en neer door de tijd. Voor een lezer met weinig historische achtergrondkennis is dit moeilijk te volgen. Niettemin is Bosmans

verhaal informatief. Vreemd is wel dat een van de belangrijkste vertrouwelingen van Willem III zijn militaire mentor en legeraanvoerder Waldeck niet in het boek voorkomt.

Louis' machtshonger

Luc Panhuysen beschrijft met zijn *Oranje tegen de Zonnekoning. De strijd van Willem III en Lodewijk XIV om Europa* een bredere periode dan Bosman. Panhuysen biedt de lezer een dubbelportret van beide kemphanen. Hij begint met de roerige jeugd van Louis waarin kardinalen en prinsen om de macht in Frankrijk strijden. Met moeite weet Louis de kroon op zijn hoofd te krijgen. Nog vrij jong begint hij de grenzen van zijn koninkrijk uit te breiden. De Zuidelijke Nederlanden is een makkelijke prooi doordat het uitgebluste Spanje dit gebied niet weet te verdedigen. Maar Louis wordt ook bijgestaan door een team experts: de uitstekende legeraanvoerders Turenne en Luxembourg, de geniale Vauban en de slimme organisatoren Le Tellier senior en junior (Louvois). Als de Republiek de Franse stedenpikkerij in het noordelijke grensgebied de voet dwars zet, is Louis' toern gezaaid.

Dan is de bühne aan Willem, de Oranje voor wie er geen plaats meer is in de door regenten geleide Republiek. Maar er zijn veel Oranjegezinden in het land en het is geduld betrachten voor de jonge Willem. In 1672 is het zover. Louis' strafexpeditie tegen Nederland brengt Willem aan de macht. De nieuwe stadhouder en kapitein-generaal begint met het verwaarloosde Staatse leger te hervormen, waarbij hij vooral steun krijgt van Georg Frederik graaf van Waldeck. Deze ervaren soldaat uit Hessen wordt Willems militaire mentor en plaatsvervanger.

Waldecks relaties in de Duitse vorstendommen komen goed van pas bij het vormen van een alliantie tegen Frankrijk. In november 1673 komt er een einde aan de Franse bezetting van de Republiek als Willem en zijn bondgenoten met een verrassingsaanval de strategisch gelegen Rijnvesting Bonn innemen. Een actie waar Panhuysen nauwelijks aandacht aan besteedt.

Maar Louis' machtshonger kent geen grenzen en hij blijft Frankrijk gestaag uitbreiden. Hij heeft een leger van 140.000 man dat tot de eeuwwisseling zal groeien tot een voor die tijd ongekeerde omvang van 400.000. De Republiek kan daartegenover in 1682 een troepenmacht van een kleine 40.000 man stellen, en is zo een van de zwaarst bewapende staten van Europa. Waarmee meteen duidelijk is dat enkel een alliantie Frankrijk kan pareren. Terwijl dat bondgenootschap net zo moeizaam samenwerkt als de huidige Europese Unie, kampt Willem ook in eigen land met weerstand. De Amsterdamse elite ligt voort-

durend dwars bij de financiering van het leger. Als Louis de belangrijke vesting Luxemburg inneemt, laat dat de Amsterdamse kooplieden onverschillig want de aandelenkoers van de VOC zakt niet. Met enige moeite weet Willem de regenten wel achter zijn plan te krijgen om in Engeland de troon te bemachtigen.

Terwijl voor de Engelse kroon weinig militaire inspanning nodig is, kost de Ierse meer moeite. De Ierse katholieken kiezen en masse de zijde van de verdreven koning James II. Maar de slag aan de Boyne betekent het begin van het einde van deze opstand. Panhuysen heeft het over de "blauwjassen" in Willem's leger die een belangrijke rol spelen in de slag. Hij bedoelt het Staatse keurkorps de Gardes te Voet, ook wel de Blaauwe Garde genoemd. Er gebeurt ook iets vreemds in de datering van de slag dat bij het redigeren van het werk onopgemerkt is gebleven. Zo lees je dat op 29 juni 1690 de troepen tegenover elkaar staan aan de rivier de Boyne, een dag later voegt Willem zich bij zijn leger en de volgende dag vindt de slag plaats, wat dus logischerwijze 1 juli zou zijn. Even verderop staat echter geschreven dat de slag op 11 juli plaatsvindt. Het is slordig dat op de ene pagina de dan nog in Engeland gangbare Juliaanse kalender wordt gehanteerd en op de volgende de continentale Gregoriaanse.

Vrede en weer oorlog

Als Ierland onder controle is, richt Willem zijn aandacht weer op de inmiddels gevaarlijke situatie op het continent. Opnieuw is het in eerste instantie vechten om het nakomen van de toezeggingen door de bondgenoten. Want de beloofde troepen blijven uit. Spanje vindt het namelijk prima als de Republiek de Zuidelijke Nederlanden verdedigt en de Habsburgse keizer is de schrik van het Turkse beleg van Wenen (1683) nog niet te boven.

In het veld zijn de Franse en geallieerde oorlogsmachines op een paar tandwielen na versleten. De campagnes leveren beide partijen niets op maar kosten wel veel geld. Willem moet het stellen zonder zijn vriend en raadgever Waldeck als deze eind 1692 sterft. Maar ook Louis verliest belangrijke pionnen: Turenne sneuvelt, Louvois en Luxembourg overlijden. Grote economische problemen en de val van de belangrijke vesting Namen dwingen Louis naar de onderhandelingstafel. Op 20 september 1697 wordt de Vrede van Rijswijk gesloten. Maar de wapens rusten niet lang, want als de Spaanse koning sterft zonder directe erfgenaam komen de troepen weer in beweging. Willem die inmiddels met een zeer zwakke gezondheid kampt, stelt John Churchill, de graaf van Marlborough, voor als nieuwe legerleider. Een verras-

sende keuze omdat Marlborough een vertrouwing was van James II die overliep naar het kamp van Willem en vervolgens het koningschap van Willem is beginnen ondermijnen. Er moeten dus wel zeer weinig bekwame Engelse legeraanvoerders zijn geweest. Panhuysen tilt Marlborough over het paard als hij zegt dat deze een zeldzaam goede legeraanvoerder was en dat hij "de verschillende onderdelen van zijn leger als één geheel [kon] laten bewegen". Dit is inderdaad een veelgehoorde opvatting onder Engelse schrijvers en vooral hobbyhistorici als James Falkner. Van Marlborough is een veel genuanceerder beeld nodig. Zowel hij als zijn kwartiermeester-generaal Cadogan zijn aanvankelijk nog onervaren. Wat bij de Nederlandse opperofficieren ook tot ongerustheid leidde. Marlborough had immers nog nooit op een hoger niveau dan een brigade het bevel gevoerd. Zijn geluk is dat hij het ervaren en zeer moderne Anglo-Nederlandse leger van Willem erft. En dan nog zou de tocht naar en vervolgens grote overwinning bij Blenheim niet mogelijk zijn geweest zonder de logistieke steun van de Republiek. Bij Malplaquet, een van de andere lauweren van Marlborough, verliest hij de controle over een deel van zijn leger en daardoor is het niet meer dan een zeer bloedige pyrrusoverwinning.

Anders dan Bosman bouwt Panhuysen zijn werk makkelijk en chronologisch op. Het is een boeiend maar lijvig boek. Dit laatste komt vooral doordat Panhuysen zich niet aan zijn eigen opdracht houdt: het beschrijven van de internationale raakvlakken tussen Louis en Willem. Hij wijdt te veel uit, waardoor we net zo vaak in de slaapkamer van Louis vertoeven als in zijn werkkamer.

Kortom, wil je iets meer weten over hoe Willem king William werd, dan kun je prima bij Bosman terecht. Als je eenmaal je weg hebt gevonden, leest het boek vlot en staat het weer snel in de boekenkast. Panhuysen biedt een breder beeld van de levenslange animositeit tussen Willem en Louis, een boek waar je wel voor moet gaan zitten. Wil je meer weten over het militaire leven van Willem III dan kun je beide boeken maar beter laten zitten.

Ingezonden reactie

Henry Klom

In de tijd dat de Indische archieven nog bij het Centraal Archiefdepot van Defensie beruften waren ze al te raadplegen door een beroep te doen op de Wet openbaarheid van bestuur. Een van de voorwaarden was dan wel dat de gevonden gegevens niet gebruikt mochten worden in een rechtszaak tegen de Staat. Nadat die archieven overgedragen waren aan het Nationaal Archief verviel die stipulatie. Het gevolg was dat er de afgelopen jaren wel rechtszaken gevoerd zijn waarbij dit materiaal aan een rechter werd voorgelegd. Na het toepassen van hoor en wederhoor was het aan de rechter om die bewijzen en argumenten te toetsen aan de wet en daarna een oordeel te vellen. Daarnaast is het materiaal ook gebruikt om wetenschappelijk onderzoek te doen. Zoals bijvoorbeeld door Remy Limpach die onlangs zijn onderzoeksresultaten publiceerde in het boek *De brandende kampongs van generaal Spoor*.

Blijkens zijn artikel in *Mars et Historia* (nr. 3, 2016) is ook Wouter van Dijk bezig met het doen van onderzoek naar de Politionele Acties. Hierbij is het vaststellen van oorlogsmisdaden een van zijn doelen. Zo stelt hij die vraag bij een situatie waarbij dorpelingen bij het aanleggen van wegversperringen verjaagd werden door een vuurstoot van het Nederlandse leger. Zelf zegt hij daarvan dat die dorpelingen dat deden in opdracht van de TNI [red. *Tentara Nasional Indonesia*] En ook dat het enige en eenduidige oogmerk van die werkzaamheden was om afbreuk te doen aan de Nederlandse troepen. Daarmee zijn het echter combattanten geworden en is de vraag of de Nederlandse troepen daar tegen op mogen treden al beantwoord. Om te bepalen of er een oorlogsmisdaad gepleegd is stelt hij twee criteria. Ten eerste wil hij weten hoeveel mensen zich bezeerd hebben als gevolg van de Nederlandse vuurstoot. Gelet op de eerdere vaststelling dat het om combattanten gaat is dit criterium irrelevant. Ten tweede wil hij weten hoeveel kogels er zijn verschoten bij het afgeven van die vuurstoot. Kennelijk heeft hij dus zelf een grens vastgesteld voor het aantal patronen dat verschoten mag worden. Als die grens overschreden wordt dan is er volgens hem dus een oorlogsmisdaad gepleegd. In de Nederlandse rechtsstaat is het voor zowel burgers als militairen niet toegestaan om voor eigen rechter te spelen. Dit principe zal dan ook moeten gelden voor onderzoekers. Ook zij zullen de juridische be-

oordeling moeten overlaten aan de daartoe bevoegde autoriteiten. Limpach constateert dat er een coalitie van zwijgen was ontstaan. Wat verzwegen is, is nergens gerapporteerd. Met het catalogiseren van het wel gerapporteerde materiaal zal dus nooit de waarheid boven tafel komen. Maar wat Van Dijk wil doen is alles waar hij niet voldoende gegevens voorhanden heeft meteen het vermoeden van een oorlogsmisdaad uitspreken.

Het grote verwijt dat Limpach maakt naar de legerleiding en justitie is dat ze niet veel deden met de zaken die wel onder hun aandacht werden gebracht. Wat ondergesneeuwd is bij die constatering is dat de legerleiding ook tweemaal anonieme aanklachten tot op het bot uitgezocht heeft. In beide gevallen bleek dat die aantijgingen volledig uit de duim gezogen waren door hun eigen militairen. Voor de onderzoeker betekent dit dat er niet blindelings vertrouwd kan worden op het waarheidsgehalte van contemporaine aantijgingen. Een soort van politie c.q. recherche methodiek zal er dan op toegepast moeten worden. Ook als er 70 jaar na dato een ooggetuigenverklaring wordt afgelegd dan is dat ook niet per definitie de waarheid. Dit soort verklaringen wordt juist ingezet op punten waar controleerbare feiten ontbreken. Wijlen prof. dr. W.A. Wagenaar heeft als deskundige in diverse rechtszaken opgetreden om de grenzen van het menselijke geheugen te duiden zoals bijvoorbeeld in de zaak tegen kampbewaker John Demjanjuk. Daarom zal de waarheidsvinding in verklaringen niet door een historisch onderzoeker moeten plaatsvinden want die is daar helemaal niet voor opgeleid. Zo ook bij Limpach bijvoorbeeld; die probeert de mentale en psychische gesteldheid van de dadergroep te duiden. Hij is toch een historicus dus waarom zou zijn psychologische kennis nu ineens voldoende zijn om hierover een oordeel uit te spreken? Zijn er bijvoorbeeld bij Stichting 1940-1945 geen specialisten op dit vlak voorhanden?

De regering gaat nu geld ter beschikking stellen voor onderzoek. Het is te hopen dat het niet een historisch maar een multidisciplinair onderzoek wordt. Daarnaast zullen beantwoordbare onderzoeksdoelen geformuleerd moeten worden. Want als van tevoren al vaststaat dat we nooit met zekerheid iets kunnen vaststellen dan is het weggegooid geld.

Literatuursignaleringen



Christiaan van der Spek, *Sous les armes. Het Hollandse leger in de Franse tijd 1806-1814*
Uitgeverij Boom, 2016
480 pag., paperback
ISBN 978-90587569-8-5
€ 39,90



Erwin van Loo, Sven Maaskant, Dirk Starink en Quirijn van de Vegt, *Verenigd op de grond, daadkrachtig in de lucht. Een eeuw grondgebonden luchtverdediging 1917-2017*
Uitgeverij Boom, verschijnt april 2017 - 350 pag., paperback
ISBN 978-90895370-2-7
€ 30,-



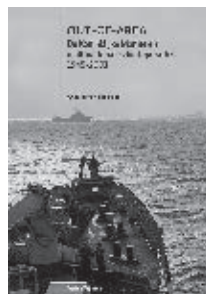
Martijn Kitzen, *Oorlog onder de mensen. Militaire inzichten uit Atjeh en Uruzgan*
Uitgeverij Ambo|Anthos, 2016
320 pag., paperback
ISBN 978-90263262-9-5
€ 24,99



Bouko de Groot, *Dutch Armies of the 80 Years' War 1568-1648*
Uitgeverij Osprey Publishing, verschijnt maart 2017
48 pag., paperback
ISBN 978-14728191-1-6
€ 14,99



Frank van Riet, *De bewakers van Westerbork*
Uitgeverij Boom, 2016
300 pag., paperback
ISBN 978-90587560-7-7
€ 24,90



Anselm van der Peet, *Out of area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001*
Uitgeverij Van Wijnen, 2016
608 pag., paperback
ISBN 978-90519452-0-1
€ 39,50



Liesbeth Brama en Ed Coumans (red.), *Traditie en Vernieuwing. Jubileumboek ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van Mars et Historia*
Uitgegeven in eigen beheer, 2017
196 pag., hardcover, geïll. in kleur
ISBN 978-90-9030055-9
€ 30,- (incl. verzendkosten)



Fred Sint, *De tenues van de Nederlandse Marine*
Uitgeverij Bataafsche Leeuw, 2016
200 pag., hardcover
ISBN 978-90670769-0-6
€ 48,-



