

NMMAGAZINE

MEI 2015

- 2 Redactioneel
- 3 Van de voorzitter
- 4 Onder Nederlandse Vlag
De Bakermat en wat eraan vooraf ging
- 12 Een trap van een paard...
- 14 Kornwerderzand...
- 16 Oproep...
- 18 De slag om Ypenburg...



VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM

REDACTIONEEL

Vrienden, voor u ligt het eerste nummer van onze vrienden stichting. Ons museum maakt het goed. Al meer dan 160.000 bezoekers sinds de opening. Deze enorme belangstelling moeten we proberen vol te houden. Dat wordt door de museum directie gedaan door een attractief programma op te stellen, maar dat wordt ook gedaan door u. U kunt uw familie vrienden en kennissen in uw directe omgeving enthousiast maken voor ons museum. En daar wil de redactie bij helpen door u regelmatig van nieuws en mooie artikelen te voorzien over ons museum en ons interesse gebied. Onder Nederlandse vlag is een nieuwe rubriek die wij proberen van de grond te laten komen. Nederland heeft in militair opzicht een rijke geschiedenis. Niet alleen in ons eigen land, maar ook elders in de wereld. Het gaat om forten, vestingsteden, verdedigingswerken, havens, vliegvelden of restanten daarvan. In deze rubriek wordt telkens een locatie, waar ook ter wereld besproken. We starten deze serie met de bakermat, Soesterberg. De heilige grond van de Nederlandse militaire luchtvaart en de plek van ons Nationaal Militair Museum. Om de kwaliteit en de spreiding van onderwerpen te garanderen zoekt de “voorlopige” redactie nog naar vrienden die beroepshalve of uit ervaring kennis hebben van het samenstellen van een blad. Ook suggesties voor te behandelen onderwerpen of artikelen, liefst in hapklare vorm, zijn welkom. Wij hopen dat u er veel leesplezier aan zult beleven.



VAN DE VOORZITTER

DOOR FREEK GROEN

Ik ben geweldig trots! Op 11 december vorig jaar heeft Zijne Majesteit de Koning het Nationaal Militair Museum geopend. Ik moet u bekennen: ik vind het museum imposant en prachtig. En ik ben niet de enige. De bezoekersaantallen overtreffen de stoutste verwachtingen. Het is een compliment aan al diegenen die zich de afgelopen jaren hard hebben gemaakt voor dit indrukwekkende museum.



Bij zo'n mooi museum hoort een stichting van vrienden die het museum een warm hart toedraagt. Die Stichting is er en u bent allen lid! Langs deze weg heet ik u van harte welkom. Het lidmaatschap van de stichting kunt u extra glans geven door als ambassadeur het museum onder de aandacht van uw netwerk te brengen en reclame te maken voor het museum. Maar het gaat verder: vrienden geven ook advies, over de collectie, over de inrichting van wisseltentoonstellingen of over werkzaamheden aan stukken uit de collectie. Als vriend kunt u dit jaar nog gratis naar het museum, kunt u deelnemen aan diverse activiteiten en bent u in de gelegenheid om het door het museum samengestelde jaarboek (Armamentaria) 2014 waarin nu zowel leger als luchtvaartgerelateerde onderwerpen worden besproken te bestellen voor een vriendenprijs. Mooie voorbeelden van samenwerking tussen het museum en onze stichting. De prima samenwerking tussen museum en stichting komt ook tot uitdrukking in het feit dat de stichting een beroep kan en mag doen op medewerkers van het museum, bijvoorbeeld bij het vullen van onze website: www.vriendennmm.nl. Fabrique, het bedrijf dat de prachtige huisstijl voor het museum heeft ontworpen, heeft deze prachtige website en de bijbehorende huisstijl

als sponsor voor onze stichting gemaakt.

Met zo'n vliegende start lijkt het alsof we achterover kunnen gaan leunen. Niets is minder waar. U en ik moeten nieuwe ambassadeurs blijven werven. Het museum is een omvangrijke vriendenclub meer dan waard! En we moeten vooral ook jongeren interesseren voor een lidmaatschap van de stichting. Dat kan alleen met eigentijdse middelen. Daarom wordt hard gewerkt aan een website voor mobiele telefoons en wordt een campagne bedacht hoe jongeren te interesseren voor een lidmaatschap. Als u suggesties hebt, of als u kunt helpen met het bijhouden en vullen van onze website, houd ik me aanbevolen. U kunt mailen naar secretariaatvrienden@nmm.nl. Of opsturen naar Stichting Vrienden NMM, postbus 6, 3700 AA Soest. Ik wens u allen veel plezier van uw lidmaatschap en wens u veel leesplezier bij dit eerste nummer van Magazine, vol interessante artikelen.

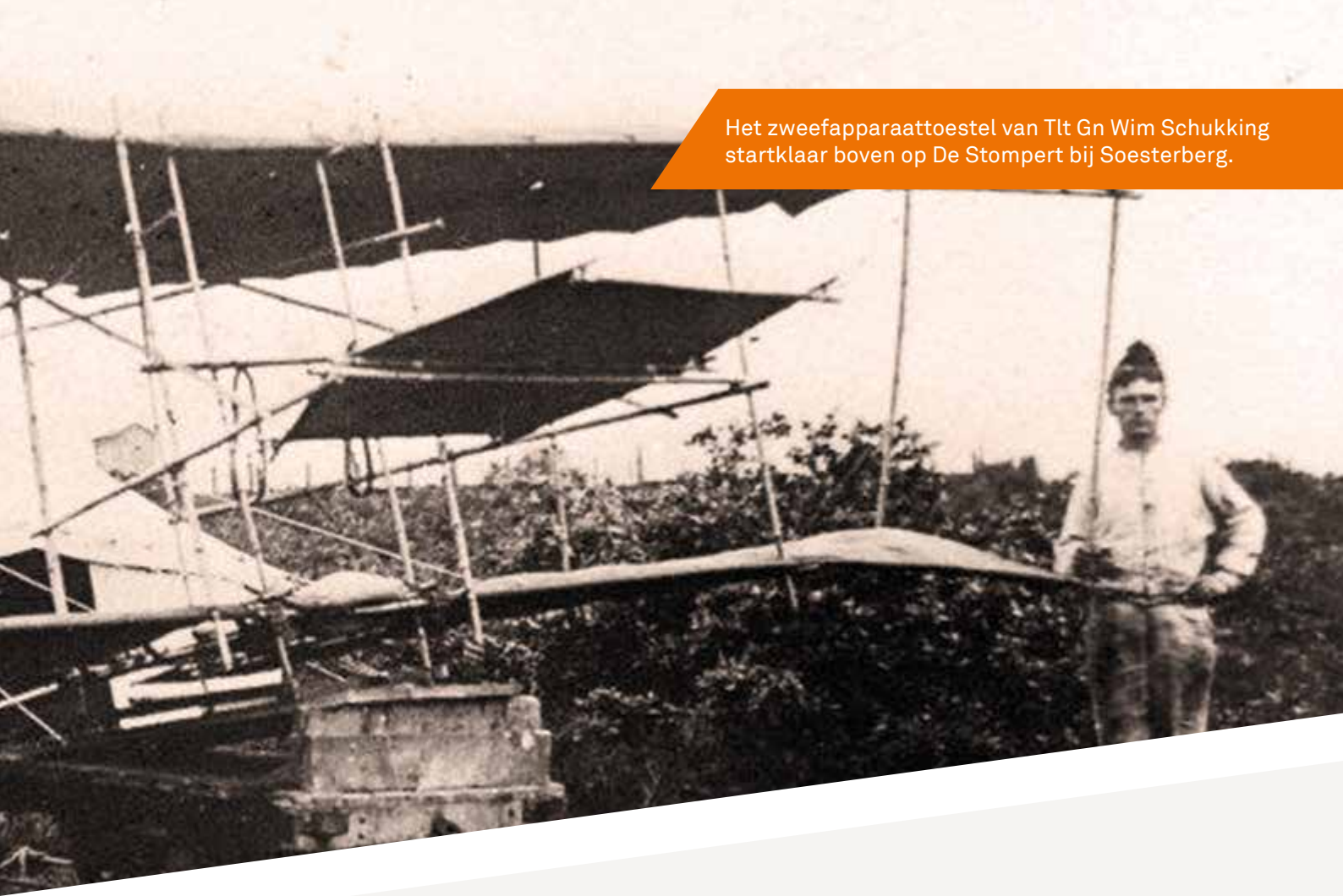


ONDER NEDERLANDSE VLAG

DE BAKERMAT EN WAT ERAAN VOORAF GING

LOE M M BALTUSSEN

In de ogen van sommigen heeft de Militaire Luchtvaart het onderspit gedolven in het Nationaal Militair Museum. Want het NMM mag dan wel zijn ondergebracht in een architectonisch bijzonder fraai gebouw midden in de ecologische hoofdstructuur van ons land, de inrichting van het museum is behoorlijk groen gekleurd. Het Museumkwartier op de v.m. vliegbasis Soesterberg ligt echter in een omgeving die zeker voor de Nederlandse luchtvaart in het algemeen als wel voor de Militaire Luchtvaart in het bijzonder van grote historische betekenis is. Hoezeer Soesterberg met de vliegerij is verbonden, is te zien aan de monumenten in het dorp. Maar de band met de luchtvaart wordt nog intenser als we in de geschiedenis duiken van de huidige museumlocatie ruim honderd jaar



geleden. Wat vroeger goed was voor een imposante static bij het MLM, hangt nu hoog boven het publiek op de plek waar destijds Hangar-3 heeft gestaan. Daar is in 1968 het Luchtmacht Museum begonnen. Met die constatering is het Museumkwartier niet alleen de bakermat van de Koninklijke Luchtmacht, maar ligt het vm. Luchtmacht Museum letterlijk ten grondslag aan het huidige NMM.

Net zo min als men zich kan voorstellen dat binnen honderd jaar ergens in onze interplanetaire kosmos vormen van leven zullen worden ontdekt zoals wij die kennen op onze planeet, net zo min hadden de Soesterbergers van 1910 enig idee dat hun dorp een rol van betekenis zou gaan spelen in onze nationale luchtvaartgeschiedenis. Een onbekende vliegenier uit die tijd schrijft dat 'voor ons, ouwe Soesterbergers, het stukje woestijn in het centrum van Nederland een symbool is voor alles wat ook maar

even met Holland en met werkelijk vliegen te maken heeft.' We weten dat alles wat vliegt ook een nest heeft, maar wat betekende dat 'nest' voor de vliegerij?

Kisten

In de jaren rond 1910 wordt over 'luchtvaart' niet serieus gesproken. Een kermisachtige attractie van waaghalzen die niets zinnigers om handen hebben en over sloten geld beschikken of in elk geval weten waar dat vandaan te halen. Een tijd

van 'vallen' en weer verder vliegen. Wie spreekt over 'kisten' in plaats van vliegtuigen, associeert dat eerder aan de fatale afloop van een vlucht dan aan een synoniem voor de krakkemikkige aeroplanen, hoewel het één vaak een gevolg is van het ander....

Schukking

Op 27 juni 1909 organiseert suikerfabrikant S.C.J. Heerma van Voss (1869-1933) ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van zijn onderneming de eerste vlucht van

een motorvliegtuig boven Nederland. Dat gebeurt op de hei bij Etten-Leur in Noord-Brabant. De in België woonachtige Fransman van Russische afkomst Charles Comte De Lambert (1865-1944) blijft zo'n 3,5 minuut in de lucht. Maar het is niet voor het eerst dat iemand in Nederland vliegt. Sinds zijn plaatsing bij de Genie is Tweede Luitenant der Genie Willem Hendrik Schukking (1886-1967) gegrepen door de luchtvaart. Tlt Gn Schukking is net afgestudeerd aan de KMA en bouwt met instemming van zijn meederen op Kamp Zeist een zelf ontworpen glijvliegtuig. Hij heeft een grote belangstelling voor de luchtvaart en maakt een hele studie van de vliegproeven van Otto Lilienthal, Octave Chanut, Ferdinand Ferber en de gebroeders Wright. Zijn directe commandanten zijn kapitein P.J. Post van der Steur (1871-1960), in die tijd de enige gebrevetteerde ballonvaarder, en Kolonel der Genie C.J. Snijder, de latere opperbevelhebber van Land- en Zeemacht die aan de wieg heeft gestaan van de Luchtvaartafdeling. Op 28 juli 1908 maakt Tlt Wim Schukking zijn 'sprong in de wereld der Aviatiek'1). Hemelsbreed nog geen 2 km van het NMM vandaan, zoekt hij op De Stompert van de duinhelling en maakt zijn allereerste vlucht met een wat we nu een hangglider zouden noemen. Daarmee is Schukking de allereerste Nederlander die in ons land vliegt. Zelf is hij altijd wars geweest van loftuitingen. Bescheiden als hij is, heeft hij nooit willen horen dat hij een luchtvaartpionier is geweest. Want met zijn prestatie op De Stompert heeft hij feitelijk de aanzet gegeven voor de verdere ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. Met hem begint de Nederlandse luchtvaarthistorie in ons land.

De historische zweefvlucht van Tlt Schukking zou bijna zijn vergeten. De aandacht voor 100 jaar luchtvaart in 2003 en de plannen voor de herdenking in 2009 van de eerste vlucht van een vliegtuig boven ons land zijn mede debet daaraan. Anders dan onder zijn eigen publicaties, wordt Schukkings naam vrijwel nergens vermeld in de annalen van onze luchtvaartgeschiedenis. En zeker niet als de eerste (zweef)vlieger in ons land. In zijn plaats staan namen als Van Riemsdijk (1890-1955) en Küller (1881-1959) die in 1910 gebrevetteerd zijn, en van Hilgers (1886-1945) die als eerste Nederlander ook in 1910 de eerste vlucht maakt in een gemotoriseerd vliegtuig. Het is echter de Stichting Historisch Zweefvliegarchief geweest die de vlucht van Tlt Schukking op De Stompert aan de vergetelheid heeft weten te ontrukken. Op hun initiatief heeft de jongste generatie Schukking precies honderd jaar na dato een herdenkingssteen onthuld op De Stompert. Weliswaar niet exact op de startplaats van weleer, maar zo'n 150 m daarvandaan op een plek die mogelijk in de toekomst ook voor het publiek toegankelijk zal zijn....



Luitenant-Generaal der Genie C.J. Snijders

Verwey

De rijksoverheid staat niet vooraan om de vliegerij te stimuleren. Voor de vliegeniers zit er weinig anders op dan in kringen van industriëlen en zakenlui naar sponsors te zoeken. Zo hoort Jacob Frederik Verwey (1862-1925) van zijn neef Henri Wijnmalen (1889-1964) over het belang van de vliegerij. Wijnmalen volgt begin vorige eeuw vlieglessen in Mourmelon (F) bij Reims. Verwey, die directeur is van Verwey & Lugard's Automobiël-Maatschappij in Den Haag, heeft er wel oren naar. In eerste instantie huurt hij in 1910 een terrein op de Doesburgerheide bij Ede en een 300 ha groot heideveld bij Soesterberg voor de aanleg van twee permanente vliegvelden. In Ede wordt voornamelijk gelest, terwijl op Soesterberg naast een vliegschool ook een constructiewerkplaats voor vliegtuigen wordt gebouwd. De N.V. Maatschappij voor Luchtvaart van Verwey & Lugard betaalt ook de vliegopleiding van de Nijmegenaar Jan Hilgers bij Louis Blériot in Pau (F). Als Hilgers hoort dat Clément Guillaume Jean van Maasdijk (1885-1910) boven Heerenveen gaat vliegen, haast hij zich terug naar Nederland waar Verwey & Lugard bliksemsnel een vliegdemonstratie op de Doesburgerheide organiseren. Daar vliegt Hilgers op 29 juli 1910 als eerste gemotoriseerde Nederlander boven nationaal grondgebied, maar zonder papieren...., want een brevet heeft hij nog niet. Verwey bouwt intussen verder aan zijn vliegveld op Soesterberg. De ingang is vlak voor



Op 21 juli 1911 komen duizenden mensen naar Soesterberg voor de aankomst van de Europese Rondvlucht.

de eerste bocht aan de weg van 't Zwaantje' naar Soestduinen. Boven de inrit aan de linkerkant van de weg is een bord gespiegeld: 'Vliegkamp'. Over een onverharde weg bereikt men de hangars, grote houten loodsen en de 'fabriek.' De fabriek is een plaatijzeren hal met een pompeus torentje in het midden van het gewelfde dak. Het vliegterrein zelf heeft meer weg van een grote renbaan. Twee evenwijdig aan elkaar lopende strips die door twee halve cirkels met elkaar zijn verbonden. Het beboste middenterrein is afgebakend door vier 5m hoge rieten manden. Een 'aerodrome' waar rondrazende vliegeniers als moderne Romeinse wagenmenners met ware doodsverachting het luchtruim zouden veroveren....

Koolhoven

Maar van vliegen is op Soesterberg aanvankelijk helemaal geen sprake. Verwey's werknemers trekken na gedane arbeid 's avonds bij windstil weer naar de Doesburgerheide. Soesterberg lijkt hen te klein en te gevaarlijk voor 'vlieg- en roloefeningen'. In de 'fabriek' werken Frits Koolhoven (1886-1946), die in 1910 in Reims zijn brevet heeft gehaald, Jan Hilgers die met een Blériot-XI uit Pau is teruggekomen en Henri Wijnmalen aan de bouw van een vliegtuig. Wijnmalen heeft Koolhoven gevraagd om chef exploitatie en demovlieger te worden bij Verwey op



Kapitein der Genie Hendrik Walaardt Sacré, de eerste commandant van de Luchtvaartafdeeling (1913-1919).

Soesterberg. Het vliegtuig in aanbouw is een dermate doorontwikkeld ontwerp van een Farman dat het feitelijk om een authentiek nieuw vliegtuig gaat. Koolhoven maakt op 7 maart 1911 op Soesterberg de eerste vlucht met deze Heidevogel die sommigen ook wel de Fk.1 noemen. Koolhoven heeft ongetwijfeld op die eerste vlucht de vliegeigenschappen van het toestel beproefd. Wat het resultaat daarvan ook mag zijn geweest en tot welke conclusies dat ook heeft geleid, het feit dat de vlucht normaal is verlopen, rechttuit is gevlogen en linker en rechter bochten zijn gedraaid vooraleer weer veilig wordt geland, geeft niet Heinrich van der Burg (1882-1955) zoals nogal eens wordt beweerd, maar Koolhoven de volle primeur de eerste Nederlander te zijn geweest die met een in Nederland ontworpen en gebouwd vliegtuig de eerste volwaardige vlucht in ons land heeft gemaakt.

Soesterberg

Ter gelegenheid van de officiële opening van beide luchtvaartterreinen van Verwey worden op 26 en 27 november 1911 ook vliegdemostraties gehouden op Soesterberg en op de Doesburgerheide. Wijnmalen neemt daaraan deel met een trage Farman, Koolhoven met zijn Hanriot en Gijs Küller met een slanke Antoinette. Het is de eerste grote manifestatie op Soesterberg. Maar ondanks al deze bedrijvigheid is Soesterberg nog lang niet af. In de winter van 1910-1911 wordt in dag- en nachtploegen druk verder gebouwd. Bovendien wordt er koortsachtig gewerkt aan de aanleg van een smalspoorbaan (1067mm) voor de tram vanaf het station Den Dolder. Die brengt bezoekers tot voor het terras van het restaurant op Soesterberg dat tegenaan het glooiende terrein is gebouwd. Grote internationale bekendheid krijgt Soesterberg op 21 juli 1911 als de door de Franse krant 'Le Journal' georganiseerde Europese rondvlucht het vliegkamp aandoet. De dagbladen staan er vol van. In Vincennes bij Parijs starten 40 van de 68 deelnemers. Slechts 14 vliegtuigen weten via Luik en Venlo daadwerkelijk op Soesterberg te landen. Daar staan tienduizenden mensen uit heel Europa de luchthelden op te wachten. Het is waarschijnlijk voor de eerste keer in de geschiedenis van de luchtvaart dat zoveel mensen naar een vliegfeest komen kijken. In het hele land vinden nu tal van vliegdemostraties plaats. Maar ingewijden valt het op dat de publieke belangstelling terugloopt en daarmee ook de inkomsten. De vliegerij krijgt langzaam maar zeker een routine karakter. Men raakt eraan gewend. Van commerciële activiteiten, zoals passagiersvliegen of postvluchten, is nog geen sprake. Daarvoor zijn de vliegtuigen in die tijd niet geschikt. De technische vooruitgang blijft beperkt tot het nabouwen van Franse vliegtuigen die toonaangevend zijn in de luchtvaart. Nederland is nog niet rijp voor de exploitatie van de vliegerij. Alleen de Engelsman E.A. Archer en de Rus Lewcovich verdienen als instructeurs van de N.V. Eerste Nederlandse Vliegervereeniging op de Molenheide tussen Gilze en Rijen een boterham met hun Blériot-XI. Maar de vliegschool van Verwey & Lugard op Soesterberg heeft te weinig leerlingen om uit de rode cijfers te blijven. Concrete belangstelling van de militaire en civiele overheid blijft uit en ook Jhr. F.L. (Freddy) van Riemsdijk, de eerste gebrevetteerde Nederlander, houdt het voor gezien en verkoopt zijn Curtiss-tweedekker. Amper een jaar na haar oprichting gaat de Maatschappij voor Luchtvaart van Verwey & Lugard begin 1912 failliet. Het vliegkamp Soesterberg i.c. de grond en daarbij behorende opstallen inclusief hangars en restaurant wordt voor f 30.000 verkocht aan een speculant.

Militaire Luchtvaartcommissie

De militairen hebben al eerder gewezen op het belang van de vliegerij. Met name Cornelis Jacobus Snijders (1875-1939), voorzitter van de Nederlandse Vereniging tot Bevordering van de Luchtscheepvaart²) en een man met een vooruitziende blik, hecht grote waarde aan de militaire rol van het vliegtuig. Als Generaal-Majoor der Genie en souschef van de Generale Staf doet hij Minister van Oorlog Wouter Cool (1848-1928) de aanbeveling een commissie in te stellen die 'het vraagstuk der luchtscheepvaart in zijn geheelen omvang, voor zoveel betreft de toepassing daarvan bij onze landsverdediging' moest onderzoeken. Deze Militaire Luchtvaartcommissie wordt op 26 maart 1910 geïnstalleerd en in eerste instantie voorgezeten door Gen-Maj Snijders. Na zijn benoeming tot Chef

van de Generale Staf op 1 juli 1910 wordt hij als commissievoorzitter opgevolgd door Kolonel W.H. van Terwisga die hem ook als souschef aflost. Kapitein der Genie Henk Wallaardt Sacré fungeert als secretaris tevens lid van de commissie. Namens de Generale Staf zitten Majoor Jhr. L.A.M. van Schmid en Kapitein P. Huizer in de commissie; de Artillerie wordt vertegenwoordigd door Luitenant-Kolonel D.H. Pelletier, Kapitein J.C.A. Jansen en Eerste Luitenant W.N. Bakker. Van de Genie hebben Majoor J.H.A. Mijsberg - later vervangen door Luitenant-Kolonel A.E. von Brücken Fock - Kap J.P. Post van der Steur en Eerste Luitenant W.H. Cool zitting in de commissie. Tweede Luitenant C. Gordijn is er namens de Infanterie.³) De kapiteins Wallaardt Sacré, Post van der Steur en Elt Bakker zijn gebrevetteerde ballonvaarders.

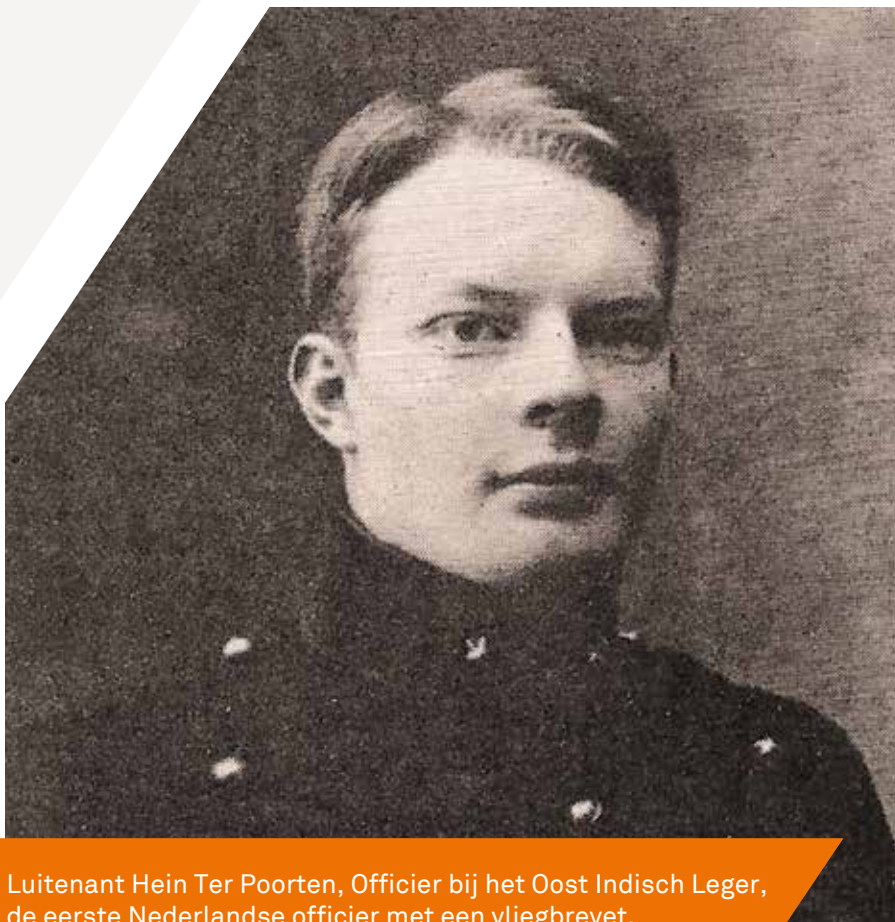
Ook bij de jonge officieren en onderofficieren van de verschillende wapens en dienstvakken groeit de belangstelling voor de vliegerij. Dat is niet op zijn minst het gevolg van de opmerkelijke prestaties van Henri Wijnmalen in Frankrijk. Die behaalt daar op 1 oktober 1910 het wereld-hoogterecord van 2800m en wint op 16 oktober FFr. 100.000 door de afstand Parijs-Brussel en terug binnen 36u: i.c. in 29u35' te vliegen. De Europese rondvlucht en de vliegemonstraties op Soesterberg versterken het enthousiasme van een aantal jonge militairen. Op eigen initiatief en op eigen kosten hebben de eerste luitenants der Infanterie F.A. van Heyst, W.C.J. Versteegh, L.F.A. Coblijn Jr. en J. Visser met behoud van hun traktement hun vliegbrevet verworven. Omdat de vliegschool van Verwey & Lugard eind 1910 al is gesloten en het beste vliegonderricht huns inziens in het buitenland wordt gegeven, vertrekken de aspirant-vliegeniers in het voorjaar van 1911 naar België, Frankrijk en Oostenrijk. Overigens kijken de luitenants Coblijn, Van Heyst en Visser ook naar hun eigen financieel belang. Ze gaan naar St. Job in 't Goor bij Antwerpen waar baron Pierre de Caters een vliegschool op eigen terrein heeft. Na daar al eerder te zijn geweest voor de theorie gaat Elt Inf Willem Versteegh voor de praktische vlieglessen naar Wiener-Neustadt in Oostenrijk. Tweede Luitenant Hein ter Poorten (1887-1968), ingedeeld bij het Oost-Indisch Leger zoals dat toen zo werd genoemd, is op eigen initiatief naar St. Job in 't Goor gegaan. Het gaat er volgens hem weinig professioneel

aan toe en vertrekt al gauw naar de vliegschool van Léon de Brouckère. Die is dan nog gevestigd op De Kiewit bij Hasselt (B), maar verhuist kort daarna naar het vliegerrein bij Genk-Waterschei. Als hij daar op 30 augustus 1911 wordt gebrevetteerd is hij de eerste Nederlandse officier met een vliegbrevet. Later zou hij de Proefvliegafdeling opzetten die aan de oprichting van de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger is voorafgegaan. Elt Willem Versteegh wordt op 2 nov 1911 in Oostenrijk gebrevetteerd waar hij een Etrich Taube vliegt. Elt Inf Van Heyst lest op de zelfgebouwde 'Brik' van Marinus van Meel op Soesterberg en haalt er op 2 nov 1911 zijn brevet. Elt Inf Coblijn slaagt voor zijn brevetproeven in Frankrijk op 6 feb 1912. Maar Elt Visser wordt door zijn verloofde voor de keuze gesteld: 'de zevende hemel in met haar' of 'met een samenraapsel van latten en linnen'. Visser is geen vlieger geworden.⁴)

Intussen studeert de Militaire Luchtvaartcommissie ijverig voort. De commissie stelt op 2 juni 1911 in een tussentijds rapport voor een 'luchtvaartafdeeling op te richten met ballonnen, kabelvliegers en een luchtschip'. Nederland heeft nog geen praktische ervaring met het gebruik van vliegtuigen voor militaire doeleinden. Het is dan ook niet vreemd dat men op het Departement van Oorlog nog steeds de voorkeur geeft aan ballonnen. Vandaar dat de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (NVvL) in 1911 toch nog zes officieren op kosten van het departement opleidt tot balloncommandant.

De Pettelaer

Maar Lt-Gen Snijders heeft andere ideeën. Het leger beschikt nog niet over eigen vliegtuigen en als hij het departement en het parlement wil overtuigen van de mogelijkheden en de noodzaak van het luchtwapen, dan zal hij dat eerst moeten aantonen. Dat is de reden waarom in september 1911 grootscheepse manoeuvres worden gehouden in de Betuwe. Voor de vliegtuigen die daarbij worden ingedeeld, wordt een provisorisch vliegveld ingericht op De Pettelaer, een groot gebied pal

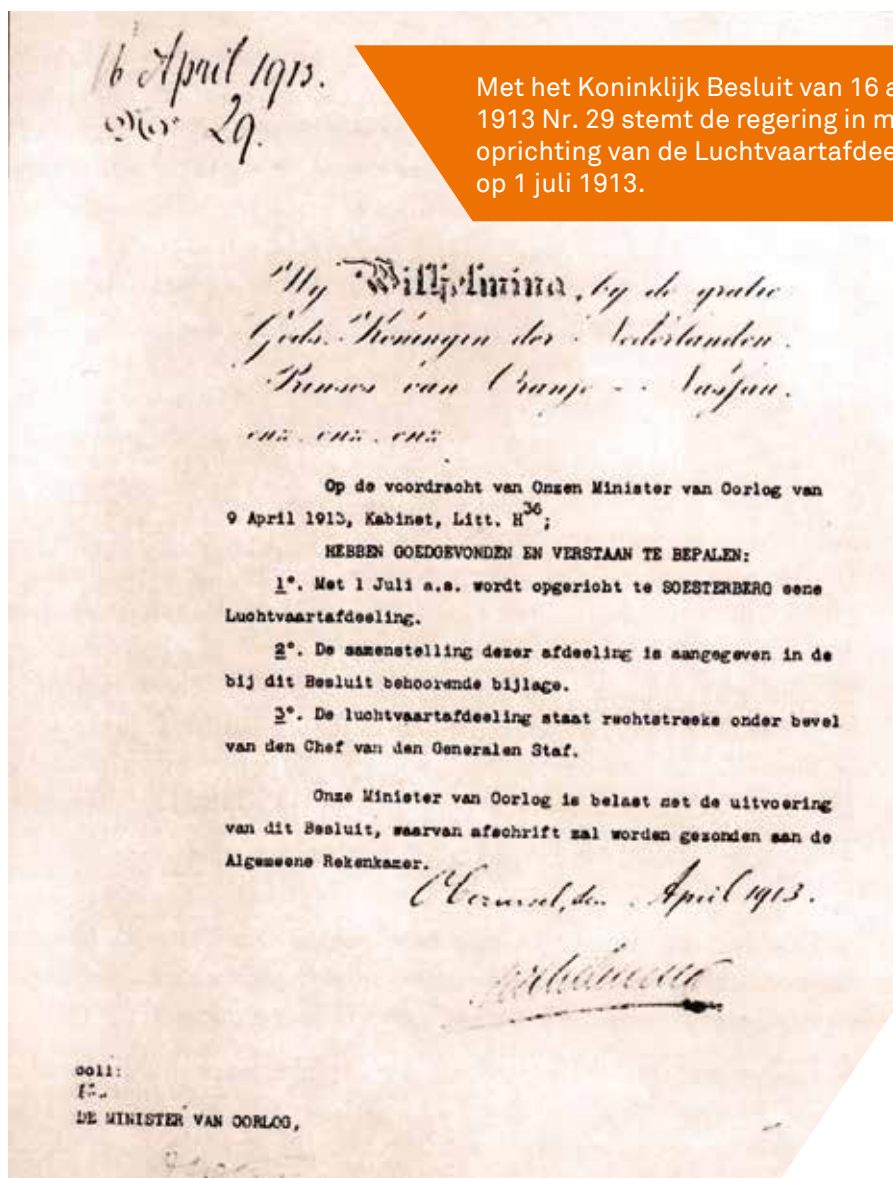


ten zuiden van Den Bosch. Het terrein is eigendom van de welbekende familie De Gruyter uit dezelfde stad. Op De Pettelaer worden hangaars gebouwd voor de vliegtuigen en andere onderkomens voor personeel en materieel. Aan vliegtuigen is zowat alles aangetrokken wat in Nederland op dat ogenblik te vinden is. De kisten worden gehuurd en enkele vliegtuigeigenaren die privé hebben leren vliegen, komen in dienst als reserve-militair vlieger.⁵⁾ Elt Ter Poorten neemt deel aan de manoeuvres en vliegt met zijn De Brouckère-Déperdussin vanuit Hasselt naar De Pettelaer. Reserve-Tweede Luitenant J. Labouchère is er met een 2-persoons Zodiac-tweedekker en Elt Inf Coblijn Jr. als waarnemer, Vaandrig Henri Bakker met een 2-zits Blériot en waarnemer Elt Inf Visser en reserve-Sergeant Van Meel met een Farman en als waarnemer Elt Inf Van Heyst. Verder treft men op de hei bij Den Bosch ook reserve-Sergeant Joseph van Bussel aan met een 2-zits Blériot van de N.V. Rotterdamsche Vliegvereniging en reserve-Sergeant Mr. Dr. D.H.F. Lütge, directeur van de Eerste Nederlandse Vliegvereniging, met zijn eigen eenpersoons Blériot. Kosten noch moeite zijn gespaard om de manoeuvres 'real life' te laten plaatsvinden. Elt Versteegh wordt zelfs teruggestuurd uit Oostenrijk om als waarnemer aan de oefeningen deel te nemen. Ook Luitenant-ter-Zee der 2e Klasse Wijers en de Luitenant der Artillerie Leendertz van het Oost-Indisch Leger fungeren als waarnemer. Er worden verkenningsvluchten gemaakt en er wordt niet hoger dan 250m gevlogen.

Heel bijzonder zijn de verkenningsvluchten die Lt-Gen Snijders, Chef van de Generale Staf, in een Zodiac maakt. Hij fungeert daarbij als waarnemer van Lt Labouchère. Ook de Minister van Oorlog, Hendrik Colijn (1869-1944), komt zich ter plaatse op de hoogte stellen. Hij is vol lof. Ook Vaandrig Van Meel heeft nog met enkele officieren verkenningsvluchten uitgevoerd.

Sterke warrelingen....

Dankzij de succesvol verlopen manoeuvres in de Betuwe en op De Pettelaer is op het departement een 'gunstige' stemming ontstaan 'voor de invoering van de Luchtvaart bij Leger,



Met het Koninklijk Besluit van 16 april 1913 Nr. 29 stemt de regering in met de oprichting van de Luchtvaartafdeeling op 1 juli 1913.

Marine en Koloniën'. Het eindrapport van de Militaire Luchtvaartcommissie verschijnt op 9 april 1912. 'Het vele water, de vochtige uiterwaarden en landerijen en de bossen veroorzaakten bij zonneshijns sterke luchtwarrelingen (remous) die het vliegen lastig maken en van de bestuurders voortdurende inspanningen eisen'.⁵⁾ Het statement komt van goed-weer vliegers die nog steeds het gebruik van ballonnen prefereren. De commissie stelt de minister voor enkele ballonnen en een kabelvlieger aan te schaffen en het door W. Jochems aan de staat geschonken 900m³ grote motorluchtschip 'Duindigt' in te zetten. Het is vreemd dat Generaal Snijders als Chef van de Generale Staf het rapport met een dergelijke aanbeveling heeft laten passeren. Temeer omdat hijzelf de mening is toegedaan dat het luchtwapen straks over vliegtuigen dient te beschikken. De manoeuvres in 1911 hebben dat immers overduidelijk aangetoond. Hoewel de Militaire Luchtvaartcommissie ook de aankoop voorstelt van twee 2-persoons vliegtuigen, is in de Tweede Kamer geen meerderheid te vinden voor het rapport. Daarom is Kapitein Gn Walaardt Sacré, gebrevetteerd ballonvaarder, gevraagd het advies in de Kamer toe te lichten. Minister Colijn blijft echter vasthouden aan het advies van de commissie. De regering is op de hoogte van Duitse militaire rapporten en meent dat er een Luchtvaartafdeling moet komen die uitsluitend met vliegtuigen in plaats van ballonnen wordt uitgerust. De patstelling wordt doorbroken door een amendement van een drietal liberalen, t.w. Mr. M. Tydeman Jr., Mr. H. Smeenge en de heer Verwey. Met de motie Tydeman voorkomen zij de voortzetting en uitbreiding van het ballonpark. Het amendement wordt aangenomen en de Kamer gaat akkoord met de aanbevelingen over de aanschaf van vliegtuigen en de overname van het vliegerterrein op Soesterberg. Daarmee volgt regering en parlement de visie van Lt-



Vliegers van de Luchtvaartafdeeling met hun instructeurs op Soesterberg voor een Farman HF-22 lesvliegtuig. De vliegers zijn afkomstig van het leger en de marine.

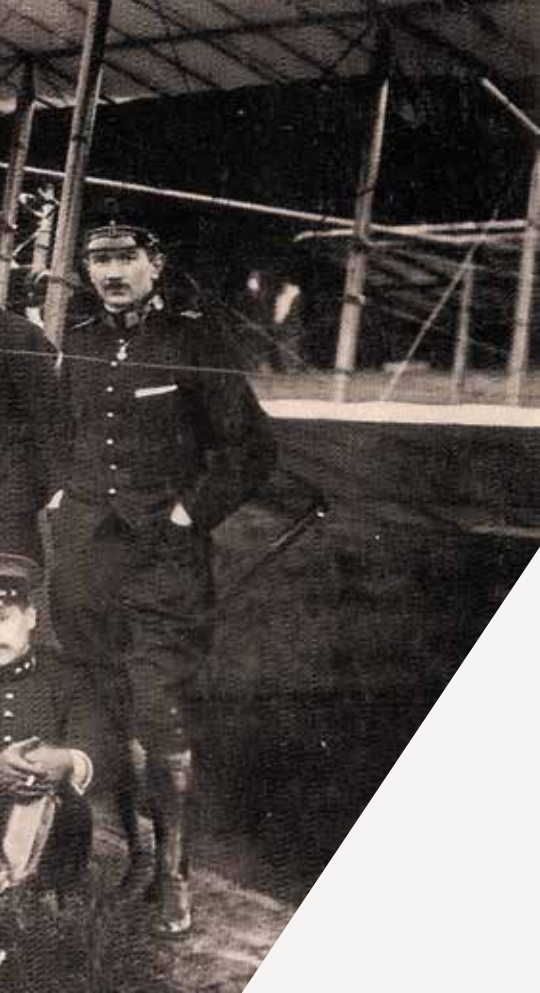
Gen Snijders. In mei 1912 krijgt Kap Walaardt Sacré de opdracht een organisatie voor zo'n eenheid uit te werken. In een geheime brief, nr. 536 van 10 maart 1913 stelt Lt-Gen Snijders de minister de 'oprichting eener Luchtvaartafdeeling' voor. Uit de Nota van Toelichting blijkt dat voor het aanschaffen van het materieel f 47.800 beschikbaar is. 'Getracht zal moeten worden voor dat bedrag vier vliegtuigen aan te kopen en wel één voor elk der thans beschikbare vliegenierofficieren en één vliegtuig zonder motor, bestemd tot oefentoestel.' Elke vlieger een eigen kist. Maar wat als het begrote som gelds te weinig blijkt? 'Dan moet van het voor oefeningen geraamde bedrag, zooveel bezuinigd worden, dat het wèl mogelijk wordt,' aldus de Nota.

Luchtvaartafdeeling

De gebeurtenissen volgen elkaar snel op. Nederland beschikt over informatie omtrent Duitse oorlogsactiviteiten. Kost wat kost moet de eigen neutraliteit worden verdedigd. Vóór de oprichting van een luchtvaartafdeling wil men kunnen beschikken over een eigen vliegveld. Op 28 maart 1913 koopt de Staat der Nederlanden het vliegterrein Soesterberg voor het bedrag van f 260.000. De speculatieve aankoop begin 1912 levert dus een aardige winst op. In april 1913 reist een commissie bestaande uit Kap Gn Walaardt Sacré, Elt Inf Van Heyst en Ir. John Rozendaal, naar Frankrijk om uit te zoeken welk vliegtuig het meest in aanmerking komt voor aanschaf. Nadat zij zich hebben overtuigd van de vliegprestaties van de Farman is de commissie unaniem van mening dat aankoop van 'de tweedekker van het type Henri Farman F-20' het beste deal is. Nog voordat zij in Nederland zijn teruggekeerd, heeft Koningin Wilhelmina bij voordracht van haar Minister van Oorlog op 16 april 1913 in Oberursel (D) het Koninklijk Besluit nr. 29 ondertekend waarmee zij haar goedkeuring hecht aan de oprichting van een Luchtvaartafdeling. Het KB geeft als oprichtingsdatum 1 juli 1913 aan. De Luchtvaartafdeling (LVA) wordt gestationeerd op Soesterberg: een hommage aan het pionierswerk van Verwey & Lugard. De LVA wordt alleen met vliegtuigen uitgerust. Van kabelballons of luchtschepen wordt definitief afgezien.

Wortels

'Generaal Snijders is de grote stuwende figuur geweest waaruit de Militaire Luchtvaart in ons land is voortgekomen,' zegt kolonel KLu b.d. W.C.J. Versteegh in 1953 als de Luchtmacht het predicaat 'Koninklijk' wordt toegekend. Het is aan de persoonlijke inzet van Lt-Gen Snijders te danken dat de aanvankelijke achterstand bij de opbouw van de Militaire Luchtvaart ten opzichte van het buitenland toentertijd volledig is ingelopen. Opvallend is dat de geschiedenis van onze Luchtvaartafdeling op dezelfde dag begint de oprichting van de 'Aviation Militaire' in Frankrijk en België: 1 juli 1913. De LVA bestaat bij haar oprichting uit drie officieren-vliegeniers, met Kap Walaardt Sacré als eerste commandant, één sergeant-majoor-administrateur en één Spijker automobiel. Een eigen vliegtuig is er nog niet. De eerste drie Farmans HF-20's worden in oktober 1913 afgeleverd en dus huurt de Luchtvaartafdeeling de 'Brik' van Marinus van Meel die later voor f 3.493,33½ definitief wordt overgenomen en daarmee, nog voor de aflevering van de bestelde Farman's,



het allereerste vliegtuig is van de Luchtvaartafdeeling is. De officieren die op eigen kosten hebben leren vliegen mogen op Soesterberg oefenvluchten maken met deze LA-1 zoals het 'burgervliegtuig' van Van Meel is geregistreerd. Verder beschikt de LVA over één vliegveld: Soesterberg, waar de historie van de Luchtmacht begint. De wortels van de stamboom strekken zich echter uit tot op De Stompert, de Doesburgerheide, de Molenheide, De Pettelaer en nog veel verder. Want de Militaire Luchtvaart in Nederland begon – hoe primitief ook – al op 15 mei 1886. Daar wordt na lang aandringen het militaire ballonpark 'La Chambre' opgericht. Dat is destijds organisatorisch ondergebracht bij de 6e Vestingcompagnie van het Korps Genietroepen op het Fort Vossegat in Utrecht. In april 1887 beschikt de Genie over twee ballonnen. De inzet van deze ballonnen bij legeroefeningen is zeer beperkt. Men is niet echt geïnteresseerd en de Generale Staf wil er geen geld in steken. De toenmalige Kapitein der Genie C.J. Snijders is dan commandant van de 4e Vestingcompagnie die nabij La Chambre is gevestigd. Ongetwijfeld moet hij een van de weinige, zo niet

de enige zijn geweest die bij het ballonpark - vliegtuigen waren er nog niet - zijn eerste visionaire gedachten heeft opgedaan over het militaire gebruik van de derde dimensie. Daarmee mag Kap Gn Snijders dan ook worden gezien als de geestelijke vader van de Militaire Luchtvaart in Nederland. Tlt Gn Wim Schukking is degene met wie de Nederlandse luchtvaarthistorie feitelijk aanvangt. Het vliegveld Soesterberg van Verwey & Lugard heeft in dat alles een belangrijke rol gespeeld. Zeker als de Staat der Nederlanden in 1913 het terrein aankoopt wordt Soesterberg de bakermat is van de Militaire Luchtvaart in ons land zoals we die nu kennen. De pioniers van de Militaire Luchtvaart zijn afkomstig uit verschillende krijgsmachtdelen: waarmee het mooie blauw van nu en het historische groen van vroeger in de expositie van het nieuwe NMM duidelijk een paars tintje heeft gekregen....

NOTEN:

Dr. Wim L.M. Adriaansen, Willem Hendrik Schukking, een sprong in de wereld der Aviatiek, uitg. Stichting Historisch Zweefvliegarchief, Hilversum, 2008, ISBN 978-90-813148-1-7.

Kort na de oprichting van de Nederlandse Vereniging tot Bevordering van de Luchtscheepvaart in 1907 wordt de naam veranderd in Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, later de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL).

Militaire Luchtvaartcommissie, Rapport en daaraan aansluitende voorstellen tot oprichting van eener luchtvaartorganisatie bij het leger, No. 141 H, 's-Gravenhage dd. 9 April 1912.

Wim Schoenmaker, De opgeblazen start van een nieuw wapen, Mars et Historia, themanummer Militaire Luchtvaart, 1988, p.101.

Kapitein-Waarnemer Dr. J.W. Wijn, Luchtvaartafdeeling 1913 - 1 juli - 1938, Gedenkboek, samengesteld door uitg. A.W. Bruna & Zoon's Uitgevers Maatschappij N.V. Utrecht, 1938.

Verder geraadpleegde literatuur

F.F. Habnit, 50 Jaar Luchtmacht, Kramers Pocket Reeks 295/55, Uitg. W. van Hoeve Den Haag t.b.v. Koninklijke Vereniging 'Onze Luchtmacht', 1963.

Kol Jhr. Mr. R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland, Een halve eeuw Militaire Luchtvaart, 1913-1 juli-1963, uitg. Staatsdrukkerij- en Uitgeverijbedrijf, 's-Gravenhage, juli 1963. De Vliegende Hollander, 37e jg, sept 1981, Begon de Luchtmacht op Soesterberg? – Over kratten en kerels die zich niet lieten kisten, L.B, p.11, uitg. Directie Voorlichting Ministerie van Defensie.

Wim Schoenmaker, Thijs Postma, Aviateurs van het eerste uur, de Nederlandse luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog, uitg. Roman Luchtvaart, Weesp t.b.v. Bruna B.V. Utrecht, 1984, ISBN 90-228-3764-5.

Drs. Folkert Anders, Het ontstaan en de vroege ontwikkeling van de militaire luchtvaartafdeling in Nederland: de Opkomst van het vliegtuig als nieuw wapensysteem in de Nederlandse krijgsmacht, Mars et Historia, 2 okt 2008. Bert van Elk, Adieu bakermat, Luchtmacht zegt na 95 jaar Soesterberg vaarwel, De Vliegende Hollander, 65e jg. nr. 1, jan 2009, p.12, uitg. Commando Luchtstrijdkrachten, Bureau Luchtmachtcommunicatie.

Spinner Nr. 31, jan 2009, Uitgevlogen, Zweefvlieghistorie op de Wasserkuppe, L.B, p.27, uitg. Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum. Lt-Gen D. Staring, De betekenis van generaal C.J.

Snijders voor de Nederlandse luchtvaart, Mars et Historia Jg. 46 nr. 1, p.19, uitg. Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie, 2012.

Henk Kauffman, Van Luchtvaartafdeeling tot Koninklijke Luchtmacht, 100 jaar één team, één taak, voor de Veteranendag Koninklijke Luchtmacht, uitg. Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

EEN TRAP VAN EEN PAARD EN HOLLANDSE EIGENWIJSHEID

DOOR PEER DE VRIES

200 jaar geleden in het voorjaar van 1815 zijn in drie dagen door Napoleon vier veldslagen geleverd: op 16 juni 's morgen tegen de Pruisen bij Ligny, 's middags bij Quatre Bras tegen een overwegend Nederlandse troepenmacht en vervolgens op 18 juni de slagen bij Waterloo en Wavre. Bij Waterloo is Napoleon definitief verslagen en deze slag overschaduwde dan ook de andere slagen die in diezelfde week zijn geleverd. Dat is jammer, want bij Quatre Bras zijn door Nederlands toedoen de randvoorwaarden gecreëerd, waarbinnen Napoleon twee dagen later kon worden verslagen. Want dankzij het op eigen initiatief door de Nederlanders bezetten van Quatre Bras en dat kruispunt verbeten verdedigen tegen een Franse overmacht konden de Pruisen bij Ligny niet worden omtrokken en konden zij de slag afbreken om op 18 juni op het beslissende moment in te grijpen bij Waterloo.

Het begint op 15 juni te Genappes, waar de brigadecommandant, de kolonel Goedeke, een trap van zijn paard krijgt en zodanig gewond raakt dat hij wordt afgevoerd. Het commando over de brigade wordt overgenomen door de dan 23 jarige prins van Saksen Weimar. Deze spreekt de navolgende historische woorden: 'Mijne heren, ik ben geheel zonder orders, maar ik heb nog nooit gehoord van een campagne die begon met een terugtocht. We rukken op en bezetten Quatre Bras.' En aldus geschiedde. In de nacht van 15 op 16 juni geeft Wellington het bevel aan het Nederlandse korps om te concentreren op Nivelles, zo'n 10 km west van Quatre Bras. Wellington

verwacht daar de hoofdaanval van Napoleon. Dit bevel wordt door de chef van de staf van het Nederlandse korps, de luitenant-generaal De Constant Rebecque, naast zich neergelegd: hij verwacht de hoofdaanval bij Charleroi. Een paar uur later ontvangt ook de commandant van de 2e Nederlandse Divisie, de graaf de Perponcher, dat bevel. Ook hij weigert die opdracht te gehoorzamen en concentreert zijn divisie verder bij Quatre Bras, een kruispunt gelegen op de weg van Charleroi naar Brussel. Op 16 juni 's morgens valt Napoleon de Pruisen aan bij Ligny, een paar kilometer ten noordoosten van Charleroi. Wellington bezoekt die ochtend Quatre Bras en

keurt de opstelling goed. Hij belooft versterkingen te sturen. In de loop van de ochtend van 16 juni geeft Napoleon bevel de Pruisische opstellingen bij Ligny via het westen te omtrekken en Blücher op zijn westelijke flank aan te grijpen. De Franse generaal majoor d'Erlon die deel uitmaakt van de westelijke flankbeveiliging van de Franse hoofdmacht interpreteert deze opdracht om de hoofdaanval op de linkerflank te ondersteunen en verandert zijn opmars in de richting van Ligny. Als hij opmerkelijk wordt gemaakt op zijn vergissing, keert hij weer om in de richting van Quatre Bras. Per saldo besteedt hij de hele 16e juni aan dat heen en weer marcheren van Quatre Bras naar

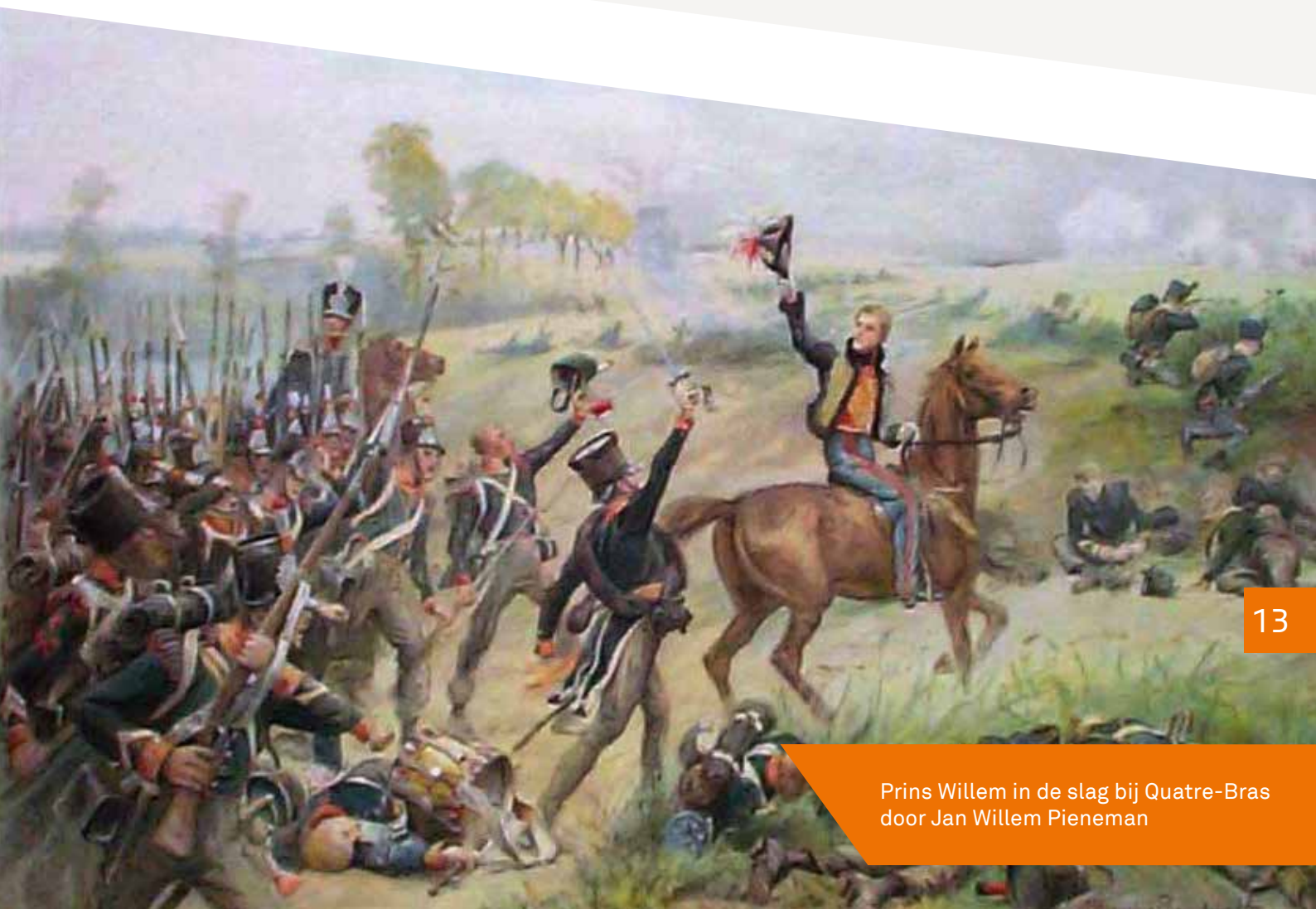
Ligny en weer terug naar Quatre Bras. Ondertussen heeft de commandant van de westelijke flankbeveiliging van de hoofdmacht onder leiding van Napoleon, maarschalk Ney, de aanval ingezet op Quatre Bras. Vanwege de verbeterde tegenstand van de Nederlanders - onder de persoonlijke en moedige leiding van de Prins van Oranje - boekt hij onvoldoende voortgang om de Pruisen op hun westflank te kunnen aangrijpen. In een laatste poging zet hij zijn cavalerie in onder leiding van de maarschalk Kellerman. Deze aanval (met 1500 sabels) wordt afgeslagen onder meer met behulp van de Britse versterkingen. Dan wordt het paard van Kellerman onder hem doodgeschoten, wat tot grote verwarring leidt. De Fransen trekken zich terug. Zij zijn er niet in geslaagd de slag bij Ligny te kunnen

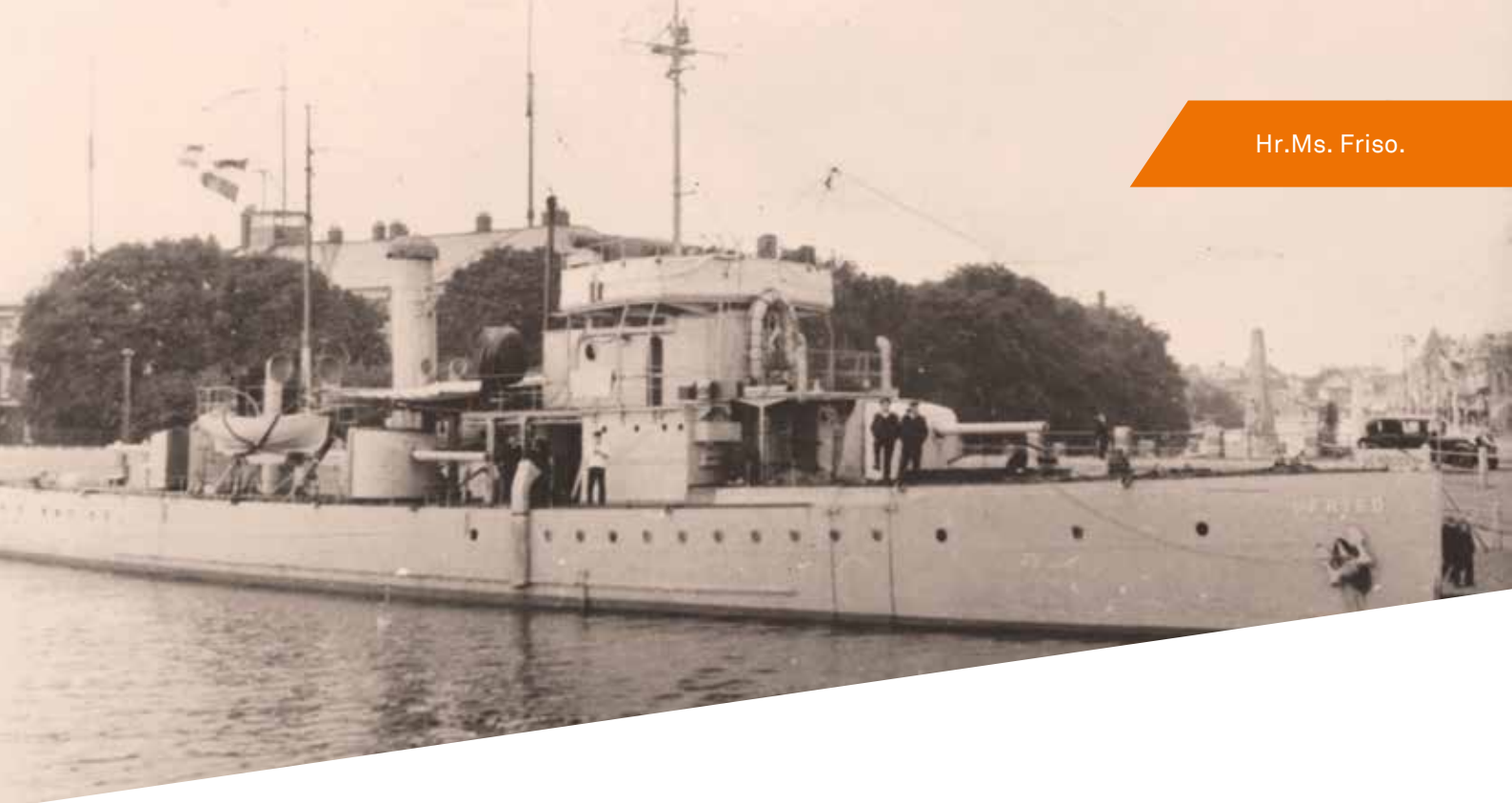
beïnvloeden. In de nacht van 16 op 17 juni trekken de Nederlanders zich terug en voegen zich bij de troepen te Waterloo.

Ondertussen hebben de Pruisen op 16 juni de slag bij Ligny kunnen afbreken en zij trekken terug in noordelijke richting, zoals was afgesproken tussen Blücher en Wellington. Napoleon geeft de maarschalk Grouchy opdracht de Pruisen te achtervolgen en te vernietigen. Grouchy gaat er evenwel vanuit dat de Pruisen zullen terugvallen op hun logistieke basis bij Luik. Pas op 18 juni bemerkt hij zijn vergissing en gaat hij op jacht naar de Pruisen. Hij treft de Pruisische achterhoede bij Wavre en levert slag, Hij kan echter niet voorkomen dat het gros van de Pruisische strijdmacht in de namiddag van 18 juni Waterloo bereikt en op het hoogtepunt van die slag het tij doet keren: Napoleon wordt verslagen.

Kortom, als het paard van de kolonel Goedeke zich had gedragen was Quatre Bras wellicht niet bezet geweest. Als de Baron de Constant Rebecque en de Graaf de Perponcher het bevel van Wellington hadden opgevolgd, was de aansluiting met de Pruisen verloren gegaan. De kans was dan groot geweest dat de Pruisen bij Ligny in de flank waren aangevallen en zo waren afgesneden van hun geplande terugtocht naar het noorden; ze waren teruggevallen op Luik en onderweg door Grouchy definitief verslagen. Dan waren niet de Pruisen op het hoogtepunt van de slag bij Waterloo ten tonele verschenen, maar Grouchy met zijn drie cavaleriekorpsen die zo de doorslag aan Franse zijde had kunnen doen geven.

Waar een trap van een paard en Hollandse eigenwijsheid al niet toe kan leiden.





KORNWERDERZAND VERDEDIGD

75 jaar geleden vielen de troepen van Nazi Duitsland ons land binnen. Reden genoeg om aan die strijd door de Nederlandse strijdkrachten geleverd, in twee artikelen aandacht te besteden. Juist de vaak vergeten strijd om de stelling Kornwerderzand is een goed voorbeeld van de taai weerstand die in eendrachtige samenwerking plaatselijk geboden werd.

Noord Nederland werd op 10 mei 1940 binnengevallen door de 1. Kavalleriedivision, dat uit vier regimenten ruiters bestond. Er waren verschillende doelen die de Duitsers met hun aanval moesten bereiken. De Duitsers dachten dat de sluisen bij Den Oever en Koornwerderzand een belangrijke rol speelden bij de inundaties in de Grebbelinie en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Den Oever lag buiten bereik voor een snelle aanval, daarom werd voor Kornwerderzand gekozen als een belangrijk doel. Ook een landing in West Friesland, uit te voeren vanaf de Friese IJsselmeerkust, met gevorderde boten, was een doel. Deze Duitse troepen zouden uiteindelijk Amsterdam vanuit het noorden aanvallen (de Duitsers gingen ervan uit dat de hoofdstad Amsterdam fel zou worden verdedigd door de Nederlanders).

De 1. Kavalleriedivision was 12000 man groot en stond onder bevel van generaal majoor K.Feldt. Aan Nederlandse zijde beschikte kolonel J. Veenbaas over 5 bataljons infanterie en enkele ondersteunende eenheden. Kolonel Veenbaas plaatste kleine detachementen bij de grens. In geval van een aanval zouden zij alarm moeten slaan en door middel van voorbereide hindernissen de Duitse opmars moeten vertragen. Een volgende belangrijke verdedigingslinie lag langs de vaarten en kanalen. Bij gebrek aan manschappen werden alleen bij bruggen en verkeersknooppunten detachementen geplaatst. De laatste, belangrijke verdedigingslinie was de Wonsstelling. Deze liep van Zurich via Wons naar Makkum. Kolonel Veenbaas beschikte niet over reserve troepen, mochten

de Duitsers de verdedigingslijnes doorbreken.

In de nacht en ochtend van 10 mei werden in Noord Nederland maar liefst 326 bruggen vernield om de Duitse opmars te vertragen. Toch bleef de verdediging lastig. De Nederlandse lijnes waren dun bezet en reserves waren niet voorhanden. De Duitse opmars verliep daardoor op sommige plaatsen zeer voorspoedig. Doorbraken op een plaats konden niet worden gedicht. Veel hing meestal af van de individuele kwaliteiten van de commandant ter plaatse. In sommige gevallen werd de Duitse opmars urenlang vertraagd door succesvol optreden van kleine groepen Nederlandse militairen. Maar over het algemeen rukten de Duitsers voorspoedig op en in de namiddag

van 11 mei bereikten de Duitsers de Wonsstelling, die de toegang tot de Afsluitdijk moest verdedigen. Vanwege de hoge stand van het grondwater hadden de Nederlanders hun verdedigingswerken bij de Wonsstelling gedeeltelijk boven het maaiveld, dus goed zichtbaar, moeten inrichten. Als gevolg hiervan werden de Nederlandse verdedigers veelvuldig vanuit de lucht beschoten en met artillerie bestookt. Hierdoor ontstond bij de verdedigers een chaotische situatie. Een deel van de Nederlandse militairen trok terug naar de Afsluitdijk, anderen vochten tot het uiterste en werden uiteindelijk, vanwege gebrek aan munitie en een opdringende tegenstander krijgsgevangen gemaakt. Na een dag van felle gevechten was de Wonsstelling gevallen en in Duitse handen.

Op 12 mei bereikten de eerste Duitse troepen aan het eind van de dag de Afsluitdijk. Het doel om met boten het IJsselmeer over te steken naar West-Friesland kon niet uitgevoerd vanwege gebrek aan schepen. Niet dat de Duitsers dat erg vonden. Hr. Ms. Friso van het IJsselmeerflottielje was door schout-bij-nacht J.A. Jolles naar Friesland gedirigeerd. De Friso vuurde een paar voltreffers op een batterij van de Kavalleriedivision. De Duitsers beseften dat gevorderde schepen vol Duitse militairen een gemakkelijke prooi voor het Nederlandse marinegeschut zouden zijn. Het gebrek aan schepen had nog een nadeel voor de Duitsers. Kornwerderzand kon niet vanaf het water worden aangevallen. Generaal Feldt besloot om de stelling dan maar via de Afsluitdijk aan te vallen. Dat



De brug naar de afsluitdijk.

was gemakkelijker gezegd dan gedaan. De stelling was een van de modernste van Nederland, van zeer goed beton uitgevoerd. Bombardementen van Luftwaffe hadden weinig effect gehad. De stelling werd met 225 Nederlandse militairen verdedigd. Kap C.F.J. Boers had van deze eenheid, die al maanden in de stelling verbleef, een hecht team weten te maken. De verbindingen met den Helder waren dankzij ondergrondse kabels uitstekend en stonden garant voor een goede commando voering.

Boers had een aantal belangrijke voorzorgsmaatregelen genomen: het schootsveld was op zijn bevel vrij gemaakt van alle obstakels. Nog op 11 mei was er voor 1 maand proviand en drinkwater gebracht voor de eenheid. De eenheid werd ook versterkt. In de vroege ochtend van 13 mei arriveerde een batterij luchtdoelgeschut en een peloton luchtdoelmitrailleurs. Vanaf dat moment zou bij Kornwerderzand ook tegen de Duitse vliegtuigen kunnen worden opgetreden. Toen enkele uren later de Duitsers probeerden de stelling vanuit de lucht te bestoken, werden de vliegers dan ook volkomen verrast door het hevige vuur van de Nederlanders. Een Duitse aanval vanuit Friesland op de stelling liep evenmin op iets uit. En de Duitsers zouden namelijk nog verder worden verrast door Schout-bij-nacht Jolles. Op 14 mei openden de Duitsers opnieuw het vuur. Maar tot verbazing van de Duitsers werd er teruggeschoten op hun stellingen en wel door het achterkanon van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau. Jolles had deze vanuit Den Helder via de Waddenzee naar Friesland gestuurd. De Duitse artillerie was daardoor na een urenlange beschieting van de Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau niet meer in staat om het de verdedigers van Kornwerderzand moeilijk te maken. Wel bleef de Luftwaffe vanaf grote hoogte aanvallen op de stelling uitvoeren. Maar de geringe schade die deze bombardementen toebrachten, kon telkens worden hersteld.

In de middag van 14 mei hoorde kapitein Boers van de capitulatie. Hij kon het aanvankelijk niet geloven. Schout-bij-nacht Jolles, commandant van de stelling van den Helder, moest hem overtuigen van de echtheid van het bericht. Boers restte niets anders dan zich over te geven. Ook de Duitsers, nog niet op de hoogte van de capitulatie, reageerden uiterst verbaasd op de overgave van de Nederlanders. Feldt was opgelucht: een verovering van Kornwerderzand, zonder massale luchtsteun en zonder zware artillerie was onmogelijk geweest en was door hem ook al opgegeven.

De verdediging van Koornwerderzand was het resultaat van een goede, efficiënte bevelvoering, zowel door schout-bij-nacht Jolles als door kapitein Boers.

Staart

Deze bijdrage is gebaseerd op het artikel 'Vorwärts denken, vorwärts sehen, vorwärts reiten!' De strijd in de noordelijke van provincies van P.H. Kamphuis. Het artikel is opgenomen in Mei 1940, de strijd op het Nederlands grondgebied, onder redactie van H. Amersfoort en P.H. Kamphuis, BOOM, 2012, vierde druk, 978 94 61057020.



Een kazemat.

OPROEP

OPROEP tot het geven van informatie over het werk van de kunstschilder/illustrator Herman W. Koekkoek (1867-1929)

Het NMM bezit een omvangrijke en gevarieerde collectie schilderijen, tekeningen, litho's en papieren militaire modelfiguurtjes die vervaardigd zijn door de militair schilder en illustrator Herman W. Koekkoek. Over zijn leven en werk was tot nu toe niet veel bekend. Het voormalige Legermuseum, toen nog gevestigd in Leiden, vereerde de schilder in de beginjaren 1960 met de inrichting van het 'Kabinet Koekkoek', waarin diorama's met zijn zelfgemaakte, prachtig uitgevoerde miniatuursoldaten van het Duitse (koloniale) en Turkse leger, centraal stonden. Tot aan de verhuizing naar Delft in 1986 maakte het kabinet deel uit van de vaste presentatie. Werkend aan een bestandscatalogus schilderijen in de NMM-collectie stuitte NMM-conservator Jos Hilkhuijsen op de in het Rijksbureau voor Kunsthistorische Documentatie in Den Haag bewaarde correspondentie die Koekkoek met zijn Nederlandse en Engelse kunsthandelaars én met Engelse tijdschriftredacteurs voerde, en in het museum B.C. Koekkoek-Haus in Kleve op veel persoonlijke brieven, een dagboek, foto's en overzichten van verkochte schilderijen en inkomsten uit zijn illustraties. De daaruit geputte gegevens zijn zo intrigerend en betekenisvol dat drs Jos Hilkhuijsen aan een monografie van Koekkoek werkt.

Koekkoek maakte tussen 1887 en 1900 in binnen- en buitenland naam als schilder van de Frans-

Duitse oorlog (1870-1871) en van het portretteren van Nederlandse en Engelse regimenten en individuele militairen. Zijn werk werd toen goed verkocht. Zowel het Britse als het Nederlandse koningshuis kocht schilderijen van hem. In 1900 maakte Koekkoek de verrassende overstap naar de tekenkunst en verhuisde naar Londen waar hij tot 1920 als oorlogsillustrator verbonden was aan The Illustrated London News. Vrijwel wekelijks verzorgde hij een of twee paginagrote illustraties van de wereldwijde oorlogsgebeurtenissen. Hij heeft er honderden gemaakt. Na zijn terugkomst in Nederland bestond zijn oeuvre tot aan zijn overlijden voornamelijk vredige Hollandse stadjes en rivierlandschappen in de stijl van de Haagse School die in Canada, Amerika en Engeland afzet vonden. Het militaire onderwerp was vanwege de oorlogsverschikkingen minder gewild geworden.

Voor zover bekend vervaardigde Koekkoek ongeveer 300 schilderijen en tientallen aquarellen en tekeningen. Van het overgrote deel is wel de voorstelling bekend, maar niet de verblijfplaats.

Op zijn zoektocht daarnaar wil Jos Hilkhuijsen graag in contact komen met vrienden van het NMM die mogelijk in het bezit zijn van Koekkoeks schilderijen, aquarellen en tekeningen, of beschikken over informatie die hem verder kunnen helpen.

ZIJN CONTACT- GEGEVENS ZIJN

j.hilkhuijsen@defensiemusea.nl;
hilkhuijsenjos@hotmail.com;
06-14898126.



DE SLAG OM YPENBURG

In de vroege ochtend van 10 mei 1940 begon de tweede wereldoorlog voor Nederland. Grote aantallen Duitse vliegtuigen vlogen over ons land, vol met troepen, naar het regeringscentrum. Verder staken Duitse troepen op diverse plaatsen de grens over. Het doel van de bezetter was duidelijk: Nederland overrompelen en zo snel mogelijk het regeringscentrum Den Haag – het liefst binnen één dag – uitschakelen. Het pakte anders uit.



Haagse burgers poseren bij een in het Haagse Bos neergekomen Ju-52 transportvliegtuig van de Luftwaffe.

Een voor de Duitsers belangrijke locatie in de hele operatie om Den Haag te veroveren was het vliegveld Ypenburg. Een eerste bombardement vande Luftwaffe veroorzaakte geringe schade. Negentien van de 20 Nederlandse toestellen hadden weten op te stijgen en waren het gevecht aangegaan. Na de bombardementen werden grote aantallen Duitse parachutisten boven het vliegveld gedropt. Zij kwamen echter verspreid over een groot gebied en soms op flinke afstand van Ypenburg terecht. Daardoor moesten zij zich al vechtend een weg naar Ypenburg banen. Daardoor duurde meer dan twee uur voordat de Duitse parachutisten delen

van het vliegveld hadden ingenomen.

De Duitsers hadden meer tegenslagen te verduren bij Ypenburg. De Juncker transporttoestellen, die nieuwe Duitse troepen brachten om de gedropte parachutisten bij te staan, landden op Ypenburg. Deze toestellen werd bij de landing onder vuur genomen door onder meer mitrailleurvuur van Nederlandse zijde. Pantserwagens schoten bovendien een aantal Junckers in brand, waardoor er niet meer kon worden geland op Ypenburg. De Duitse vliegtuigen moesten daardoor naar andere landingslocaties zoeken, waardoor de troepen nog meer verspreid in de Haagse regio landden.

Ook de vliegvelden Ockenburg en Valkenburg vielen in Duitse handen in de vroege ochtend van 10 mei. De commandant van de Vesting Holland, luitenant-generaal J. van Andel besloot de opdracht te geven om de vliegvelden te heroveren. Kolonel W.F.K. Bischoff van Heemskerck, commandant van de 1e divisie leidde de operatie bij Ypenburg.

Maar voordat de aanval op Ypenburg werd ingezet, zorgde generaal van Andel dat de Duitsers niet via Rijswijk naar Den Haag zouden doorbreken. Er werd nog steeds rekening gehouden dat de Duitsers zouden proberen het regeringscentrum in te nemen. Daarom werden aan de Vliet versterkingen (grenadiers en veldartillerie) samengetrokken. Om 10.00 uur begon de Nederlandse tegenaanval op Ypenburg. Een compagnie infanterie liep echter stuk op



Duits vuur waardoor de aanval moest worden afgeblazen. Maar gelukkig niet voor lang, want hulp was onderweg. Nadat de Nederlandse militairen waren versterkt door artillerie uit Naaldwijk, keerden dan ook de kansen. Bij de Oude Tolbrug (Voorburg) over de Vliet werd fel gevochten. De Duitse troepen hadden zich verschanst in villa Dorrepaal en beschoten de brug vanuit hun positie. Reserve-tweede luitenant G.L.J. Maduro (de naamgever aan Madurodam) had met een klein detachement vanaf 10.00 in de ochtend geprobeerd de brug over te trekken. Dat lukt pas nadat de villa werd beschoten met een stuk Nederlandse pantserafweergeschut. De beschieting bood Maduro en de zijnen voldoende dekking om over de brug te trekken en de villa in te nemen. Maduro en de zijnen namen in de villa elf Duitse parachutisten gevangen.

Ook bij de Hoornbrug trokken de Nederlanders op richting Ypenburg. In de middag werd het vliegveld stukje bij beetje heroverd op de Duitsers en om 19.30 uur in de avond was het laatste Duitse verzet op Ypenburg gebroken. Bij het vallen van de avond waren Ypenburg en omstreken weer in Nederlandse handen. De Duitse parachutisten die waren ontkomen, waren richting Overschie (bij Rotterdam) getrokken en richtten aldaar hun verdedigingslinies in. De vliegvelden Valkenburg en Ockenburgh werden in de loop van de 10e mei ook heroverd op de Duitsers. Aanvankelijk hadden Duitse parachutisten deze vliegvelden in de vroege ochtend weten in te nemen. De derde divisie, onder leiding van kolonel L.H. Kraak kreeg de opdracht om Valkenburg weer in Nederlandse handen te brengen. Met behulp van artilleriebeschietingen lukte het om het vliegveld aan het eind van de middag in Nederlandse handen te krijgen. De 500 Duitse luchtlandingstroepen, die geen antwoord hadden op de artilleriebeschieting, weken uit naar het dorp Valkenburg, waar de strijd werd voortgezet. Het lukte de Nederlandse troepen uiteindelijk niet om deze Duitsers uit te schakelen. Ockenburgh werd enkele uren nadat het in de vroege ochtend was bezet door Duitse troepen door vier Nederlandse vliegtuigen gebombardeerd. Duitse jagers waren onmiddellijk in de buurt en gingen het luchtgevecht met de Nederlanders aan. Een Fokker T-V, onder bevel van reserve-tweede luitenant B. Swagerman, werd door een van de vijandelijke jagers buiten de kust neergeschoten. Swagerman was de enige van de vijfkoppige bemanning



Villa "Dorrepaal"
te Rijswijk.

die overleefde. Het lukte hem om zwemmend de kust te bereiken. Hij zou op 13 mei sneuvelen, bij de aanval op de Moerdijkbrug. Vliegveld Ockenburg werd verder ook zwaar beschoten door de Nederlandse veldartillerie. In de middag was Ockenburg weer in Nederlandse handen. De Duitse troepen verschansten zich in de bossen in de buurt van Ypenburg, waar zij hun verdediging inrichtten. Later zouden zij zich naar Overschie verplaatsen, waar zij aansluiting zochten met de Duitse troepen die aanvankelijk in de buurt van Ypenburg waren gedropt. De Duitse ogen waren nu gericht op de strijd bij Rotterdam. Het nieuwe plan was om uiteindelijk aansluiting te krijgen met de Duitse troepen die Rotterdam via Dordrecht vanuit het zuiden hadden bereikt. Het was de Duitsers niet gelukt om de regeringszetel bij verrassing in te nemen. Het Nederlandse verzet bleek veel taaier dan verwacht. De strijd rond Den Haag heeft bijna 500 Nederlandse militairen het leven gekost. De Duitse verliezen waren minstens zo groot. Bovendien zijn honderden Duitse krijgsgevangenen naar Engeland afgevoerd. De Duitsers verloren dankzij een zeer doelmatige Nederlandse luchtafweer in vijf dagen tijd veel vliegtuigen, 328 stuks in totaal.

Staart

Deze bijdrage is gebaseerd op het artikel 'Fall Festung', de aanval op het regeringscentrum van C.M.. Schulten, opgenomen in Mei 1040, de strijd op het Nederlands grondgebied, onder redactie van H. Amersfoort en P.H. Kamphuis, Boom, 2012, 97989461057020





Nieuwe vrienden

P. de Boer
WJM de Kruiff
P.M. Raam
A.M. Beerden
F.J.L. van Duim
J.W Knoppers
W.Kohler
F. van Veen
G.W. Brink
L.van Egmond
J.W. Laroo
M. Kasander
P.J. Scheer
J.A. Cleef
M.J. Linschoten
S. Westra
P.Mathieu

Ook vriend worden?

Zie www.vriendennmm.nl

Uw vienschap wordt beloond
met dit magazine en gratis toegang
tot ons museum en uitnodigingen
voor vriendendagen en vernissages.

Vergeet uw museum niet.
IBAN NL72 INGB 0000 227 450
BIC: INGB NL 2a

Colofon

Magazine verschijnt 2 maal per jaar

Redactie

Erwin Vonk
Willem Bogaart
Stefan Willems
Ruud Koot (eindredactie)

Vormgeving

Elco Roest, Nivo
in samenwerking met Fabrique

Drukwerk

Nivo, Delfgauw

Uitgever

Stichting Vrienden van het
Nationaal Militair Museum

Secretariaat

Stichting Vrienden NMM
Postbus 6
3700 AA Soest
Tel.: (085) 0036000
e-mail: secretariaatvrienden@nmm.nl
website www.vriendennmm.nl

webmaster

Vincent van Yperen