



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De gaten in de schijf: Geschutaankopen voor de Koninklijke Marine 1920-1930

Kreeftmeijer, R.

Citation

Kreeftmeijer, R. (2008). De gaten in de schijf: Geschutaankopen voor de Koninklijke Marine 1920-1930. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 27(2), 152-168. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306058>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306058>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

De gaten in de schijf: geschutaankopen voor de Koninklijke Marine 1920-1930

ROY KREEFTMEIJER

INLEIDING

In de Nederlandse marinegeschiedenis is veel literatuur aan scheepsbouw gewijd.¹ Over het geschut aan boord van oorlogsschepen is echter nog maar weinig bekend. In het kader van een stage bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag werd mij daarom gevraagd onderzoek te doen naar de artillerieaanschaf bij de Koninklijke Marine in het tijdperk 1890-1940. In eerste instantie waren de onderzoeksresultaten teleurstellend. Hierin kwam verandering toen ik de collectie Vromans onder ogen kreeg.

Abraham Gerard Vromans werd op 18 september 1893 te Zaltbommel geboren.² Na zijn studie aan het Koninklijke Instituut voor de Marine (KIM) in Den Helder bekleedde hij van 1910 tot 1945 diverse functies bij de Koninklijke Marine, zowel in Nederland als in Nederlands-Indië. Vromans was gespecialiseerd in artillerie en in het interbellum maakte hij diverse buitenlandse reizen voor de aankoop en keuring van pantserplaten, kanons en mitrailleurs. Deze reizen maakte hij als lid van het Bureau Materieel Marine Artillerie (BMMA), waarvan hij van de zomer van 1925 tot het voorjaar van 1929 deel uitmaakte. Het BMMA, een afdeling van het Ministerie van Marine aan het Lange Voorhout in Den Haag, was tijdens het interbellum verantwoordelijk voor de aanschaf van de bewapening voor de Koninklijke Marine. Van 1927 tot maart 1928 was Vromans plaatsvervangend chef van het BMMA. Daarna diende Vromans van augustus 1930 tot 1 april 1936 aan boord van diverse schepen. In het voorjaar van 1936 werd hij tijdelijk chef van de afdeling Arsenaal bij de Rijkswerf Willemsoord. Een jaar later vertrok hij naar Nederlands-Indië. Daar

werd hij spoedig aangesteld als hoofd van de afdeling Materieel van het departement van Marine te Batavia. Hier bevond hij zich toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak. In maart 1942 raakte hij samen met nog een aantal prominente marineofficieren in krijgsgevangenschap. Na de Japanse capitulatie keerde hij, begin 1946, naar Nederland terug. Op 1 juli van dat jaar werd hem, inmiddels kapitein-ter-zee, eervol ontslag verleend. Daarna was Vromans lange tijd werkzaam als wetenschappelijk medewerker bij het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie (RIOD), tegenwoordig het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD), te Amsterdam. Tot zijn dood verrichtte hij in deze functie belangrijk werk. Zijn focus lag niet geheel verrassend op voormalig Nederlands-Indië. Zo schreef hij een Algemene Indische Chronologie en maakte hij een uitvoerige reconstructie van de Slag in de Javazee. In het begin van de jaren zestig schreef Vromans ook nog een aantal 'monografietjes'. In deze manuscripten komen uiteenlopende onderwerpen aan bod uit diverse periodes van zijn marinecarrière. Op 16 december 1976 overleed Vromans te Amstelveen.

Na Vromans' dood is een deel van zijn nalatenschap vanwege de grote maritieme waarde overgebracht naar het Instituut voor Maritieme Historie (IMH) in Den Haag. Per 1 juli 2005 is het IMH opgegaan in het NIMH. De gehele collectie in Den Haag beslaat zes meter en bestaat uit manuscripten, chronologieën en correspondentie. De voor ons onderwerp relevante opstellen vallen onder het kopje 'materieel', en bevinden zich in een tweetal archiefdozen. Ze betreffen de materieelaanschaf voor de Koninklijke Marine in de jaren twintig van de vorige eeuw en beschrijven onder meer een aantal dienstreizen voor het BMMA. Vromans heeft ze

in de periode 1971-1975 getikt. Vromans besteedt veel aandacht aan de zuiver technische zijde van geschutaanschaf, maar laat ook de persoonlijke en sociale kanten van de dienstreizen niet onaangeroerd. De manuscripten zijn rijkelijk geïllustreerd met afbeeldingen van kanons en mitrailleurs, maar ook met foto's van proefnemingen in binnen- en buitenland en van geschutfabrieken en het reisgezelschap.

VAN KRUPP NAAR BOFORS

Alvorens de materieelaanschaf van de Koninklijke Marine in de jaren twintig van de vorige eeuw ter sprake te brengen, dient eerst kort iets gezegd te worden over de handelsrelaties van de Nederlandse marine voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Vanaf de invoering van het eerste achterlaadgeschut bij de Koninklijke Marine (ca. 1865) tot de verwapening in 1881-1883 werd het marinegeschut bij Armstrong in Groot-Brittannië gekocht.³ Om technische redenen werd toen de overstap naar de Duitse geschutfabriek Friedrich Krupp te Essen gemaakt. Tot aan 1914 werd het marinegeschut vrijwel uitsluitend bij de oosterburen aangeschaft. Een artikel in het *Marineblad* van 1909/10 met de titel 'Het Krupp monopolie' is wat dat betreft veelzeggend.⁴ De auteur van dit stuk, H.J. Albarda, toonde zich een groot voorstander van het monopolie. Anderen, zoals de vrijzinnig-democraat L.W.J.K. Thomson, wierpen zich op als felle bestrijders van de Duitse industriële gigant.⁵ In Nederland trad de firma Merrem en Laporte te Amsterdam als vertegenwoordiger van Krupp op.⁶ Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog kwam echter een einde aan de leveringen van de Duitse onderneming aan de Koninklijke Marine. Tijdens de oorlog ging de gehele productie van Krupp op in de Duitse oorlogsinspanning, zodat er niet genoeg geschut overbleef voor leveranties aan het buitenland. Na de oorlog kon de Duitse geschutfabriek de buitenlandse leveringen niet hervatten ingevolge de in juli 1919 getekende

Vrede van Versailles. Het verdrag decimeerde de Duitse oorlogsindustrie en van export kon en mocht zodoende geen sprake zijn. De Koninklijke Marine diende op zoek te gaan naar een nieuwe leverancier voor haar artillerie. Britse, Amerikaanse, Franse en Italiaanse ondernemingen passeerden de revue. In tegenstelling tot Nederland waren dit landen waar men fabrieken had die in staat waren de hoofdonderdelen van middelbaar geschut, zoals de schietbuis (het eigenlijke kanon), de wieg en het pivot te vervaardigen. Uiteindelijk viel de Nederlandse keuze evenwel op het Zweedse Aktiebolaget Bofors.

De Koninklijke Marine had een aantal redenen om uiteindelijk voor Bofors te kiezen. Zo had Nederland lange historische banden met Zweden op het gebied van wapenproductie; de Hollandse families Trip en De Geer bezaten reeds in de zeventiende eeuw in dit Scandinavische land grote ijzer- en kopermijnen, smeltovens, smederijen en geschutgieterijen. Ook de Nederlandse neutraliteitspolitiek heeft mogelijk invloed gehad op de keuze voor het eveneens tijdens de Eerste Wereldoorlog neutrale Zweden. Bovendien werkten de Zweden in tegenstelling tot de Britse en Amerikaanse fabrieken met het decimale stelsel, hadden zij geslaagde producten geleverd voor de Zweedse marine en bestonden er goede contacten met Krupp.⁷ Aan het laatste argument geeft de amateur-historicus A.F. Nuyt op zijn website een extra dimensie: 'In the 1920s both Rheinmetall (Duitse geschutfabriek te Bochum) and Krupp used a plethora of companies in Holland, Sweden and Switzerland to continue their activities and secure their financial assets. (...) Krupp mainly worked with Bofors on the development of artillery'.⁸ De belangen van Bofors en Krupp raakten zodoende na de Eerste Wereldoorlog verstrengeld. Het waren echter de Duitsers die de scepter zwaaiden. Zo gezien was de Nederlandse keuze voor Bofors niet verrassend en het is zelfs gerechtvaardigd om te spreken van continuïteit in de aanschaf van geschut door de Koninklijke Marine voor en na 1914. De

Eerste Wereldoorlog bleek hierbij in praktijk geen breukvlak. Vromans laat in zijn monografietjes doorschineren op de hoogte te zijn geweest van het Duitse belang in de Zweedse fabriek in de jaren twintig maar hij wijdt er niet over uit. 'Kanonnen kopen is politiek', zo schrijft hij, en laat het daarbij.⁹

OP NAAR ZWEDEN

De allereerste kanons die na de Eerste Wereldoorlog door Bofors aan de Koninklijke Marine werden geleverd, waren de anti-luchtkanons van 7,5 cm en 8,8 cm voor de onderzeeboten van de K VIII-klasse.¹⁰ Deze boten waren in 1919 op stapel gezet door de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen. In 1925 werden vier middelzware kanons van 15 cm no.7 voor de kanonneerboten Hr.Ms. Flores en Soemba door het Zweedse bedrijf geleverd.¹¹ Dit was kwalitatief hoogstaand geschut met onafhankelijke richtlijnen en moderne vuurleidingapparatuur. De oplevering in februari 1926 van de eerste acht kanons van 12 cm no.4 voor de torpedobootjagers Hr.Ms. De Ruyter en Evertsen bleek wederom een succes. In maart 1928 vond er in Zweden onder leiding van Vromans, inmiddels luitenant-ter-zee 1^e klasse en plaatsvervangend chef van het BMMA, een beproevingsplaats van een serie van acht kanons van 12 cm no.4 en twee kanons van 7,5 cm no.7 voor de torpedobootjagers Hr.Ms. Van Galen en Witte de With. Op de reis naar Zweden werd niet alleen artillerie gekeurd. Ook het testen van buskruit, uurwerkbuizen, lichtgranaten en allerlei 'klein goed' (reserveonderdelen en gereedschappen) stond op het programma. Het reisgezelschap bestond vanwege deze diversiteit naast Vromans uit luitenant-ter-zee 1^e klasse H.C. Nieuwenhuis van de Rijkswerf te Den Helder, dr. ir. H.J.L. Donker van de Muidense buskruitfabriek De Krijgsman en kapitein Zwolle van de Artillerie Inrichtingen (AI) te Zaandam. De handelsrelaties van de Koninklijke Marine met De Krijgsman (onderdeel van de

Nederlandse Springstoffenfabrieken) en de AI komen later in dit artikel aan bod.

Hoe verliep de dienstreis van het viertal? Alereerst dient te worden opgemerkt dat de maand maart door het BMMA niet toevallig gekozen was. Voor het keuren van geschut waren de weersomstandigheden van groot belang. In maart was de kans op windstilte en weinig tot geen sneeuwval het grootst. Het belangrijkste argument was echter dat de dooi nog niet ingevallen moest te zijn. De ondergrond van het schietterrein moest hard zijn, omdat het terrein anders na een aantal kanonschoten zou veranderen in een praktisch onbegaanbare modderbrij. Het behoeft geen verdere uitleg dat dit grote invloed zou hebben op de nauwkeurigheid van het aanschieten. In maart kon het nog 40 graden vriezen en van dooi kon op deze wijze geen sprake zijn. Voor de reis, die uiteindelijk 20 dagen zou gaan duren, moest door middel van zogenaamde 'reisbriefjes' toestemming gevraagd worden aan zowel de chef van het BMMA als de minister van Marine. De heenreis zou in totaal 36 uur duren en ging per trein via Osnabrück, Hamburg, Sassnitz-Trelleborg, Malmö en het kruispunt Laxö op de lijn Göteborg – Stockholm. Er werd in Duitsland overnacht. 'In onze bagage hadden we diverse contracten, waar de prijzen uitgeknipt waren omdat er gerekend moest worden bij eventuele overnachtingen in een hotel in Duitsland [dat] men het koffertje durchstoberte. Daarom legden we die bescheiden maar helemaal bovenop. De keuringseisen, die weliswaar uit het hoofd gekend werden maar node gemist zouden worden, werden zo goed en zo kwaad dat ging in kleren verstoppt. Dit kon misschien nieuwsgierige kamermeisjes misleiden, maar niet 'vaklui' die de toenmalige bezettingsautoriteiten wellicht op ons spoor hadden gezet.' Volgens het Verdrag van Versailles hadden de overwinnaars van de Eerste Wereldoorlog het recht om militair-industriële steden als Hamburg te controleren. Het doorzoeken van de spullen van het reisgezelschap was dus kennelijk heel normaal.



Afb. 1. 1082, in februari 1926 was een Nederlandse artilleriemissie onder leiding van de kapitein-ter-zee J.J.M. Baart als gast bij de beproeving van een pantsergranaat van 21 cm voor de Zweedse marine, die een 14 cm pantserplaat van Krupp doorboorde. Bij de schietkuil staan de Schiesplatzvorsteher (vierde figuur van links, leunend tegen de steun van de plaat), en aan de rechterzijde vooraan de artilleriedirecteur (met bolhoed), daarnaast kolonel Baart, rechts van hem de 'disponent' (algemeen directeur) Holm van Bofors. Achter de steun en met de handen in de zakken de directeur van de Artillerie Inrichtingen aan de Hembrug ir. Van Dam, rechts van hem de directeur van de kruisfabriek te Muiden ir. D. de Kreuk, en achter beide laatsten de luitenant-ter-zee 1e klasse A.G. Vromans.

Eenmaal in Bofors aangekomen (gelegen in het mijsdistrict Karlskoga in centraal Zweden), vond nog dezelfde dag onder ideale weersomstandigheden een keuring plaats van een kanon van 12 cm no.4. Het door proefnemingen grotendeels vernielde schietterrein stond geschutproeven toe met een bereik van dertig kilometer en bevond zich op zestig kilometer ten oosten van Bofors. Treinrails verbonden het terrein met de fabriek. Bij het testen van geschut golden zeer strenge regels, wat evenwel niet kon voorkomen dat er van tijd tot tijd ongelukken gebeurden. Verzekeren tegen ongevallen bij schietproeven was niet mogelijk, omdat geen enkele verzekeringsmaatschappij dit risico wilde nemen. De staat Zweden had hierin door middel van een smartengeldregeling

voorzien. Zolang de medewerkers van het BMMA op het schietterrein aanwezig waren, vielen zij ook onder deze regeling, tenminste dat nam Vromans aan. Door de Koninklijke Marine was op dit gebied in ieder geval niets geregeld. Of iemand zich wel of niet op het schietterrein bevond werd in ieder geval nauwkeurig bijgehouden door Bofors.

Hoe ging het zogenaamde 'aanschieten' er aan toe? Het allereerste schot werd gevuld met normale lading, maar wel onder strikte voorzorgsmaatregelen: alleen de Schiesplatzvorsteher, een richter, een lader (allen medewerkers van Bofors) en de Nederlandse keurings-officier mochten zich buiten de kazemat bevinden. Het stuk werd door de Schiesplatzvorsteher met een lijn afgevuurd. Het tweede schot

vond plaats onder hogedruk. Na de twee eerste schoten volgde een 'normaal' schot onder hoge elevatie. Dit had als doel de reminrichting te testen. De schoten die volgden werden benut voor buskruitkeuring. Hiervoor was een serie van vijf schoten nodig. De gasdruk werd gemeten en de lading en de granaten werden nagevogen voordat de patronen werden samengesteld. Omdat het een keuring betrof, werd bij alle schoten nauwkeurig gemeten. De verbrandingsruimte, de terugloop, de gasdruk en verder alles wat ballistisch en mechanisch van belang was, werd door een medewerker van Bofors bijgehouden en 's avonds overgedragen aan de Nederlanders. Daarbij was het gebruikelijk dat men een kopie van de oorspronkelijke schietstaat overhandigd kreeg. Men was soms de hele avond bezig met het bijwerken van het keuringsrapport om eventuele lacunes nog bijtijds te ontdekken. Tijdens het vervolg van het werkbezoek werden ook de kanons van 7,5 cm no.7 uitvoerig gekeurd en net als de kanons van 12 cm no.4 goed bevonden. De buskruitkeuringen en het nachtelijk testen van lichtgranaten verliepen voorspoedig en omdat ook de beproevingen van uurwerkbuizen en het onderzoek naar de verwisselbaarheid van reserveonderdelen en van de gereedschappen naar wens gingen, kon de BMMA van een geslaagde missie spreken en tevreden huiswaarts keren!

Voordat we de missie huiswaarts laten keren, dient nog iets gezegd te worden over de persoonlijk en sociale aspecten van de trip naar Zweden. Vromans beschrijft dit in zijn monografietjes uitvoerig en biedt zodoende een uniek tijdsbeeld van de werkbezoeken van het BMMA in het interbellum. Hij vertelt over het ontgroenen van luitenant-ter-zee 1^e klasse Nieuwenhuisen: 'Wanneer er een nieuweling bij de groep was, in dit geval was dit de officier der artillerie van de werf Willemsoord, werd(en) traditioneel bij de eerste ontmoeting wat goedkope grapjes met hem uitgehaald. Eerst liet men het slachtoffer bij de heersende temperatuur van zo'n 28 à 30 graden onder nul

zo in het heerlijke zonnetje een stalen schroef-sleutel met de blote hand aanpakken en zich daaraan zowat verbranden. Dan werd hem, nadat hij had mogen voelen dat de kamerwand van het kanon na het schot helemaal niet warm is (de huls neemt de warmte op en die is niet zonder asbest handschoenen te verwerken), verzocht het 'eitje' even uit de kamer te halen, waar het vrij vaak na het schot is blijven liggen. En hij brandt zich nu aan iets heets! (...) Aldus leerde men snel'.¹²

De voorzieningen buiten het werk om waren in Zweden goed geregeld: 'De lunch werd meestal aangevoerd uit het hotel, want de werkdag bij daglicht is in februari-maart maar kort in Zweden. De zuivere lucht en de zon maakten de eerste dagen dat een prettige vermoeidheid optreedt; een Churchilliaans slaapje vóór het kleden voor het diner was niet ongevoel. (...) Na het eten kwamen meest Zweedse gasten en een enkele maal zelfs een niet-Bofors 'onderdaan' aanschuiven. Dan werd Duits gesproken met een typische zangerige intonatie van het Zweeds én de punch bowl kwam op tafel: een soort van champagnekoeler met nissen in de wand, waarin glazen kommetjes met oortjes zaten, waaruit de echte Zweedse punch gekoeld met ijs werd gedronken. In Zweden smaakte die, in Nederland veel minder'.¹³

Dit was niet de enige keer dat het reisgezelschap met alcohol in aanraking kwam: 'Stelen deed men buiten de grote steden niet. Des te meer drinken. Ook wij kregen als vreemdeling een rantsoenboekje dat bij het hotel ingeleverd zeer welkom was, omdat een vreemdeling meer krijgt en bovendien minder zelf opdrinkt. Men kon ook met zeer gevaarlijke drankjes kennismaken. Het was de gewoonte ook enkele malen op 'theevisite' te gaan bij een van de echtgenoten van de hogere employees, waar behalve wij Hollanders slechts Zweedse dames present waren. Sommigen daarvan maakten het moeilijk voor ons door Frans te spreken, omdat zij, wat nog vrij veel voorkwam in die tijd, in Frankrijk op school geweest waren. Keurige ontvangst, maar een drankje, in hoofdzaak be-

staande uit praktisch absolute alcohol met een klont suiker in een glazen bakje gesmolten boven het houtblokken vuur, moest heel voorzichtig geconsumeerd worden en vooral niet te veel ervan!'¹⁴

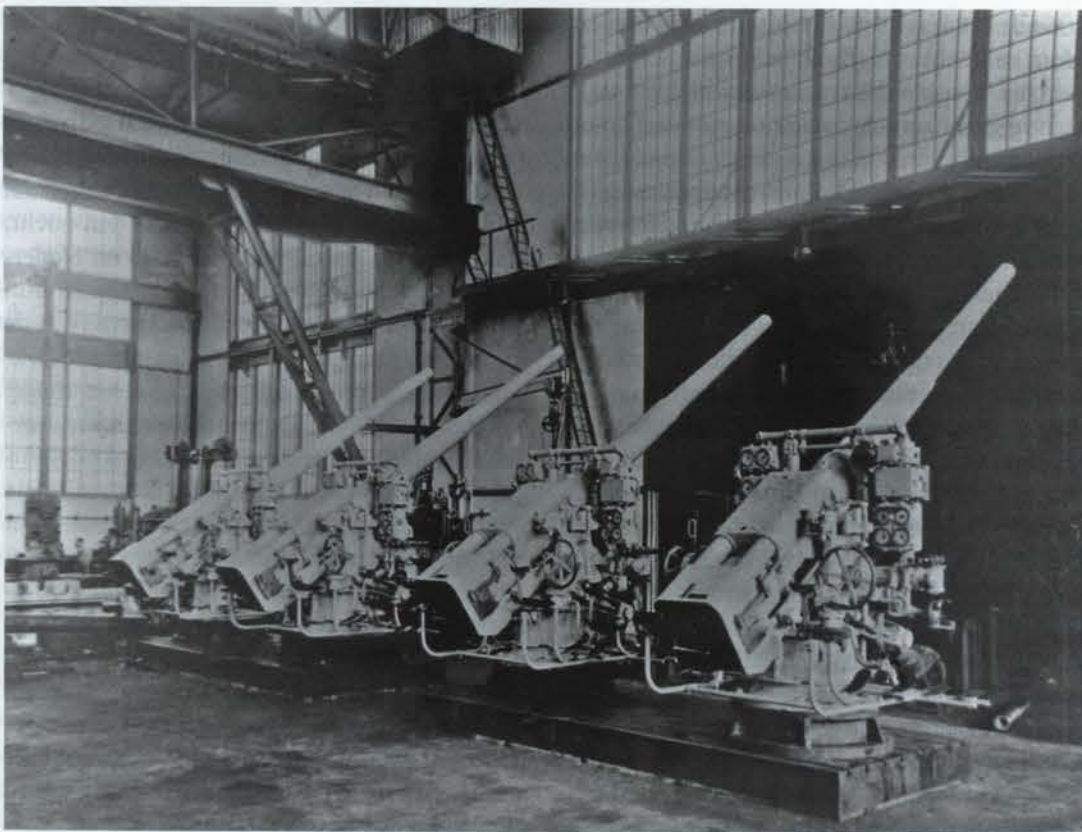
Ook bij het afscheidsdiner, dat speciaal georganiseerd was naar aanleiding van het vertrek van het Nederlandse reisgezelschap, werd het glas regelmatig geheven. Een heilwens in het Zweeds van de gastheer verving het Lutherse gebed, dat na de komst van de rooms-katholieke ingenieurs van Krupp afgeschaft was. Het diner dat volgde was zeer luxueus en bestond uit meerdere gangen. Tijdens het diner werd 'Boforsco' gesproken.¹⁵ Dit was een mix van Zweeds, Duits en Nederlands. Als chef de mission kreeg Vromans de gebruikelijke complimenten van de Zweedse directeur. Vromans beantwoordde deze lofzang door de gastheer te bedanken voor het prettige verblijf in het Scandinavische land. De ene toespraak volgde de andere op, maar 'lang vóór het einde vertrokken heel stil op een wenk van de gastvrouw de dames, die eigenlijk een beetje een figurantenrol hadden gespeeld. Op hun conversatie werd niet zo veel prijs gesteld blijkbaar, hoezeer er bij waren die buitengewoon onderhoudend konden zijn'. Aan het einde kwamen de dames dan weer terug 'voor een eindtoast in het Zweeds'.¹⁶ Alles werd uit de kast gehaald om het de Nederlanders zo plezierig mogelijk te maken en zo te overtuigen om Boforsgeschut aan te schaffen.

DE HOLLANDSCHE INDUSTRIE EN HANDELSMAATSCHAPPIJ

De producten die de Koninklijke Marine van Bofors kocht waren van goede kwaliteit. Toch kwam er aan het eind van de jaren twintig een (voorlopig) einde aan de succesvolle samenwerking. Deze ontwikkeling was echter al enkele jaren eerder ingezet en houdt mede verband met de ontwapeningseisen van de Vrede van Versailles. Aan het eind van de Eerste We-

reldoorlog waren de sectoren van de Duitse industrie die zich met de militaire productie bezig hielden feitelijk overgeleverd aan de (on)genade van de geallieerde overwinnaars. In deze situatie ontstond logischerwijze de tendens zich in het buitenland te vestigen. We zagen dat Krupp zijn heil grotendeels in Zweden zocht, maar ook het neutrale Zwitserland en Nederland waren landen waar Duitse bedrijven hun toevlucht vonden. Wat Nederland betreft, is de 'thuiskomst' van Anthony Fokker met zijn Fokker Flugzeugwerke waarschijnlijk het meest bekend. Vanuit het Duitse Schwerin arriveerden zes lange treinen met honderden vliegtuigen, dit alles onder het oog van internationale waarnemers. Fokker was niet de enige die zijn heil in Nederland zocht: Krupp bezat een opslagplaats in het noordelijke Hoogezand en de wapenfabrieken van Ehrhardt en Rheinmetall verscheepten een groot deel van hun (halfbewerkte) producten naar Nederland in 1919. Deze producten werden opgeslagen in een depot in Krimpen aan de IJssel. De plaatselijke autoriteiten en zelfs de lokale bevolking waren hiervan op de hoogte.

In 1922 ging Rheinmetall een samenwerkingsverband aan met een Nederlands bedrijf, dat bereid bleek een deel van de aandelen en machines alsmede een groot aantal ontwerpers en constructeurs over te nemen. De naam van dit bedrijf was de Hollandsche Industrie en Handelsmaatschappij (H.I.H.). De H.I.H. werd in 1916 in Den Haag opgericht door de gebroeders Godron. Van de beginjaren van het bedrijf is weinig tot niets bekend, maar dit verandert in 1922. De tot dan toe onbeduidende H.I.H. vestigde plots zijn hoofdkantoor aan de prestigieuze Javastraat in Den Haag en hoewel er aanvankelijk nog geen werkplaats was, werd deze uiteindelijk snel gevonden bij de scheepswerf Piet Smit Jr. in Rotterdam. De banden met Piet Smit waren intens en hoewel de twee bedrijven officieel zelfstandige ondernemingen waren, stonden zij gezamenlijk bekend als 'Piet Smits Wapenfabriek'. De bedrijven deelden niet alleen kennis en kunde, maar Piet Smit inves-



Afb. 2. 1089, de 12 cm no.5 batterij voor de torpedobootjagers Hr.Ms. Banckert en Van Nes, gereed in de montagehal van de H.I.H. te Rotterdam.

terde hoogstpersoonlijk een grote hoeveelheid geld in de ontwikkeling van nieuwe productiemethoden bij de H.I.H. De H.I.H. maakte verder gebruik van werktuigen van Krupp uit Hoogezand. Door de jaren heen bleef de nieuwe Nederlandse wapenfabrikant een mysterieuze onderneming die, hoewel officieel een Nederlandse maatschappij, grote gelijkenis vertoonde met de Duitse geschutfabriek Rheinmetall. In het boek *De kroon op het anker* typeert Ph.M. Bosscher dit verschijnsel, waarin aan de oorlogsindustrie gelieerde Duitse bedrijven zich (deels) in Nederland vestigden, als de 'German connection'.¹⁷ Het mes sneed hierbij aan twee kanten: Nederland profiteerde van de ervaringen die Duitsland in de Eerste Wereldoorlog met onder andere het produceren van geschut had opgedaan, en Duitsland kon op deze

manier bepalingen uit het Verdrag van Versailles omzeilen en op de hoogte blijven van de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van defensie. Bovendien kon het geschut in praktijk getest blijven worden.

Vromans geeft in zijn monografietjes de volgende motivatie voor de overgang van Boforsgeschut naar geschut van de H.I.H.: 'De Nederlandse politieke constellatie (...) was verantwoordelijk voor het overgaan op aanbouw van geschut in Nederland. Iets waar in bepaalde politieke kringen reeds sedert het einde van de Eerste Wereldoorlog op was aangedrongen'.¹⁸ Dat er onder grote delen van de Nederlandse samenleving sprake was van radicaal pacifisme deed niets af aan de wil om een eigen wapenindustrie op te zetten. Volgens Vromans kwam de steun hiervoor overigens voornamelijk

uit katholieke hoek. Sinds het laatste decennium van de negentiende eeuw waren er echter in Nederland geen kanons meer vervaardigd en de H.I.H. was niet in staat de schietbuis en andere hoofdonderdelen als pivots (draaiinstallatie voor geschut) en affutage (onderstel voor geschut) te produceren. In geheel Nederland was er ook geen andere staalfabriek die deze onderdelen kon vervaardigen. Besloten werd daarom om deze, ondanks de bepalingen van de Vrede van Versailles, uit Duitsland te betrekken. Men was daar onder andere een aantal half afgewerkte schietpijpen op het spoor gekomen, overgebleven onafgewerkt oorlogsfabriek dat bruikbaar zou kunnen zijn voor fabricage van kanons van 12 cm no.5 en 7,5 cm no.8 (luchtafweergeschut) voor de torpedobootjagers Hr.Ms. Banckert en Van Nes.

Hoewel de H.I.H. in feite slechts als assemblagefabriek zou optreden, was dit toch een gedurfd experiment: de contacten met Bofors werden bewust op een laag pitje gezet, wat betekende dat de levering van geschut aan de Koninklijke Marine bij mislukking van de nieuwe maatschappij ernstig gevaar zou lopen.

De H.I.H. bleek heel wat op zich genomen te hebben. Zo eiste de Koninklijke Marine verwisselbaarheid van de te leveren kanons van 12 cm met die van de in dienst zijnde torpedobootjagers Hr.Ms. De Ruyter, Evertsen, Piet Hein en Witte de With. Ook de vuurleiding en richtmiddelen moesten qua bediening volstrekt overeenkomen met de op andere Nederlandse schepen gebruikelijke instrumenten, waarbij nog eens het probleem ontstond dat Bofors' instrumenten niet klakkeloos konden worden overgenomen. Tenslotte moest de reeds afgeleverde en nog te leveren Boforsmunitie zonder meer bruikbaar zijn en mocht het aantal geschutbedienden niet verschillen van dat van het middelzware geschut van de overige jagers. De H.I.H. hoefde zelf niet voor de munitie te zorgen, maar dit bleek op de lange termijn geen voordeel: 'Het was voor de H.I.H. natuurlijk een zorg minder dat men kant en klare uitstekende munitie [van Bofors of de AI] kreeg.

Daarentegen was dit in elk geval op de lange duur economisch niet gunstig voor het concern. Het was een bekend feit dat gezien de hoge aanloopkosten zelfs voor een bestaande fabriek pas verdiend werd bij de levering van een serie dezelfde kanons na het achtste of tiende kanon. De winst moest komen uit bijlevering van de munitie (...) In het, mede onder politieke druk, toenemende streven om alles van de Nederlandse industrie te betrekken waren we toen al zover dat Bofors, dat is mij persoonlijk bekend, erover klaagde dat zij zo weinig munitie mochten leveren. Maar zelfs wanneer wij de munitie geheel in Nederland zouden maken, zou het granaatstaal uit Duitsland (of elders) moeten komen, het messing voor de hulzen uit Frankrijk of Amerika, trotyl uit Zwitserland, tetryl uit Zweden, de schokbuisen uit Zweden, om de hoofdzaken te noemen. Het predikaat 'Nederlands fabriek' zou slechts gelden bij een bepaalde opvatting van het begrip fabriek'.¹⁹

Het BMMA speelde een actieve rol bij de aankoop van de hoofdonderdelen uit Duitsland: de onderdelen zouden door het bureau worden getest. In het najaar van 1928 vertrok vanuit Den Haag een missie onder leiding van het toenmalige hoofd van het BMMA kapitein-luitenant-ter-zee J.J. Dijkers. Hij werd vergezeld door Vromans, de metallurgisch expert van de AI Van den Berg, en diens collega generaal-majoor van de artillerie J.C. Logger. Het gezelschap werd gecompleteerd door twee medewerkers van de H.I.H.. Omdat de aanschaf van de ruwe smeedstukken in verband met bepalingen van Versailles in het geheim diende plaats te vinden, reisden de deelnemers in burger.

De grens werd daar gepasseerd waar geen controle was en via een kleine omweg bereikte het reisgezelschap de uiteindelijke bestemming: Bochum in de deelstaat Noord-Rijnland-Westfalen, vlak naast Essen, waar zich sinds lang de hoofdvestiging van Krupp bevond. De volgende dag zou het testen van het geschut plaatsvinden. Er diende een slaapplek gezocht te worden: 'Voor besprekingen met de

Duitsers werd afgestapt in hotel Kaiserhof (het mag ook Fürstenhof geweest zijn). De bedoeling was om daar te gaan waar de minste kans was op vervelende aandacht van Fransen en van de Nationaal-Socialisten. Van het eerste bemerkten we dat tijdens het diner onze bagage aan een minutieus onderzoek was onderworpen. We hadden erop gerekend'.²⁰ Het doorzoeken van bagage door de bezettingsautoriteiten bleek net als in Hamburg meer gewoonte dan uitzondering. Na het diner werden de reizigers door hun Duitse gastheren nog meegenomen naar een 'selecte' nachtgelegenheid, zodat de Nederlanders 'na de Sperrzeit de straat over moesten en de Senegalese patrouilles moesten ontlopen, die uitermate ruw optraden als men bijvoorbeeld links liep terwijl ergens op een klein bordje (een strookje papier of zo) stond dat de heren wensten dat we aan de rechterkant van de straat liepen, als het kon in de goot'.²¹

De keuringen vonden plaats met behulp van opvallend modern materieel in een voormalige fabriek van Rheinmetall. Uit de proeven kwam naar voren dat het geteste materiaal slechts ternauwernood voldeed aan de eisen die door het Ministerie van Marine aan de producten van de H.I.H. gesteld waren. Vast stond wel dat de kanons van mindere kwaliteit zouden worden dan die van Krupp en Bofors, en dat zij sneller zouden uitbranden. De grote brokken staal voor de schietbuizen en kulassen werden tenslotte in voorgeboorde toestand als *Hohlachsen* en *Säulenfüsse* 'naar men ons wel heeft verteld (...) de grens overgeschoven. Waar we niet mee van doen hadden. Het materiaal was voorhands nog eigendom van de leverancier'. De kanons van 12 cm no.5 en 7,5 cm no.8 kwamen uiteindelijk in de montagehal van Piet Smit Jr. tot stand. De H.I.H. had een aantal geschutconstructeurs van Krupp aangetrokken en met behulp van Duitse werktuigen (het meeste kwam van de fabriek Ehrhardt te Düsseldorf) slaagden zij erin kwalitatief hoogstaand geschut af te leveren. Het testen (aanschietsen, hogedrukschoten, schootstafelberekeningen en de snel-

heidsmetingen) gebeurde te Petten en verliep naar wens. Het BMMA besloot over te gaan tot de koop van acht kanons van 12 cm en twee van 7,5 cm van de H.I.H. Het gewaagde experiment van de productie van geschut van Nederlandse bodem was geslaagd.

Ondanks de goede kwaliteit van het geschut heeft de H.I.H. als zodanig geen lang bestaan gekend. Het boek *Buscruytmakers* geeft als reden hiervoor: 'De ontwikkeling van dit bedrijf ging uiterst langzaam daar weinig medewerking werd ondervonden van de Nederlandse autoriteiten, die nog min of meer in een ontwapeningsmentaliteit leefden en het belang van een goede binnenlandse geschutfabriek gering achtten. Daarbij kwam dat de leiding van de H.I.H. niet al te best kon opschieten met de militaire en andere overheidsdiensten'.²² Nuylt geeft op zijn website aan dat de H.I.H. commercieel gezien geen succes was en dat Rheinmetall zich in 1930 terugtrok uit het concern. Het bedrijf werd opgeheven, maar maakte een doorstart onder de naam H.I.H. Siderius N.V. Ook dit avontuur was geen lang leven beschoren. Het in tegenstelling tot de H.I.H. wél grotendeels Nederlandse bedrijf ontving nog een aantal orders van de Chinese, Turkse, Spaanse en Nederlandse marine, maar dit bleek niet voldoende om te kunnen overleven. De H.I.H. Siderius kreeg de definitieve nekslag toen Hitler in 1933 aan de macht kwam. Hij eiste van alle Duitse wapenfabrikanten een onmiddellijke terugkeer naar het vaderland. De laatste overblijfselen van Krupp en Rheinmetall verlieten zodoende Nederland. De H.I.H. Siderius sloot de deuren in 1934. Machines, gereedschappen en ander werkgerei werden overgenomen door het Rotterdamse Wilton Feijenoord.²³

MITRAILLEURS

Het BMMA was verantwoordelijk voor de aanschaf van al het marinegeschut voor de Koninklijke Marine in het interbellum. Hiertoe behoorden ook mitrailleurs. Het gebruik van



Afb. 3. Mitrailleur van 7,7 mm Colt-Browning, uit een brochure van de firma Sir W.G. Armstrong Whitworth and Co., Newcastle-on-Tyne van maart 1927. De Nederlandse officieren hebben de man met de bolhoed daadwerkelijk ontmoet als een van de mitrailleursexperts van de firma.

dit wapen door de Nederlandse marine kende in de jaren twintig nog maar een korte geschiedenis. De eerste mitrailleurs werden in 1912 ingevoerd. Zij speelden vóór de Eerste Wereldoorlog een ondergeschikte rol in de marinebewapening. Door de razendsnelle opmars van het luchtwapen tijdens en na de oorlog kwam hier noodgedwongen verandering in. Bezat de marine in 1918 slechts drie soorten mitrailleurs die tot twee typen behoorden, in 1930 was dit uitgebreid tot wel twintig soorten behorende tot vijf typen. In Nederland vervaardigde de Artillerie Inrichtingen te Zaandam vanaf 1919 alle door de marine aangeschafte mitrailleurs, van de typen Steyer, Madsen, Lewis en Colt. Deze hadden kalibers van 6,5 mm, 7,7 mm en 7,9 mm en bleken volstrekt waardeloos als luchtaf-

weergeschut. Met kalibers groter dan 7,9 mm had de AI geen ervaring.²⁴ In 1924 werden de kanonneerboden Hr.Ms. Flores en Soemba op stapel gezet. In 1927 en 1928 volgden de torpedojagers Hr.Ms. Van Galen, Witte de With, Van Nes en Bankert. Voor deze kanonneerboden en jagers, maar ook voor de moderne onderzeeboten, waren mitrailleurs met een groter kaliber dan 7,9 mm nodig. De AI produceerde deze niet en zodoende diende het BMMA in het buitenland op zoek te gaan naar zware mitrailleurs. De basisinformatie werd vergaard uit vakliteratuur (die nauwelijks bestond), tijdschriften en 'vooral uit de vele prospecti die handelshuizen plachten toe te zenden'²⁵ – wat deels de problemen verklaart die hedendaagse historici ervaren bij onderzoek naar dit onderwerp.

Omstreeks 1925 bestonden er goede Franse, Amerikaanse en Britse mitrailleurs van plus minus 13 mm. In Frankrijk vervaardigde men met succes onder andere de Hotchkiss Le Prieur mitrailleur van 13,2 mm. Tegen dit wapen waren echter bezwaren van zuiver technische aard. Dit gold evenzeer voor de Amerikaanse Lewis mitrailleur. De enige mitrailleur die zodoende overbleef was de Colt-Browning 12,7 mm, die aangeboden werd door de Britse firma Armstrong-Whithworth, die een fabriek, Es-
swick Works genaamd, nabij Newcastle-upon-Tyne bezat. Zoals hierboven kort aangestipt, was Armstrong als geschutleverancier voor de Koninklijke Marine geen onbekende. Lang voordat de Nederlandse marine overging tot de aanschaf van het Krupp-geschut, kocht zij vooral geschut van Armstrong. De contacten met de Britse firma waren sindsdien verwaterd. Hun vertegenwoordiger in Nederland was een oud luitenant-kolonel van de artillerie uit Nijmegen, die de interesse van de minister en het BMMA voor de mitrailleur wist te wekken: 'de berichten erover en de fraaie prospecti beloofden veel – maar het bleef zo dat al dat fraais ten spijt bij de artillerie slechts de gaten in de schijf tellen. En dus moeten we zien schieten'.²⁶

Om kennis te maken met de mitrailleur Colt-Browning 12,7 mm, vertrokken de chef van het BMMA kapitein-ter-zee J.J.M. Baart, het hoofd van de mitrailleurfabriek van de AI, een luitenant der artillerie en Vromans samen met de vertegenwoordiger uit Nijmegen per boot van Hoek van Holland naar Harwich, en vandaar per trein naar Londen (dit moet in 1926 geweest zijn – Vromans geeft geen datum). Op Liverpool Station werd de Nederlandse delegatie opgewacht door vertegenwoordigers van Armstrong, en vandaar werd de reis per trein naar Newcastle voortgezet. 'We zouden hen – we waren nu in het land der 'understatements' – in hun sobere pakjes, waarbij de vlekkerige regenjassen domineerden, er niet op aangekeken hebben. Overigens waren wij Hollands-netjes, maar kolonel Baart, die onveranderlijk met twee handelskoffertjes reisde (dan bleef hij in

evenwicht zei hij) had een hoedje op dat zijn vrouw hem al een paar jaar geleden verboden had te dragen, boven een regenjas die eens in het achterwiel van zijn fiets had gezeten, waarmee hij iedere dag uit Rijswijk naar het Lange Voorhout kwam, weer of geen weer'.²⁷ Klein van postuur maakte Baart in eerste instantie weinig indruk op de Engelsen, maar dit veranderde snel toen hij een aantal inhoudelijk zeer scherpe opmerkingen maakte. Baart zou overigens later de geschiedenis ingaan als 'ballisticus van Europese bekendheid'.²⁸

Overnacht werd in het stationshotel te Newcastle. De volgende dag werd begonnen met de besprekingen over onder meer de keuringseisen van het BMMA, waarbij interchangeability van de onderdelen centraal stond. Na een bezoek aan de Armstrong-fabriek, waar de 12,7 mm Colt-Browning mitrailleur model 1924 oppervlakkig werd bekeken, ging het gezelschap per auto op weg naar het schietterrein. Dit lag helemaal aan de andere kant van Engeland, 160 kilometer van Newcastle vandaan. Langs de Muur van Hadrianus en via Carlisle werd Silloth ten zuiden van Dumfries bereikt. Het schietterrein lag aan de kust van de Solway Firth, een lang stuk strand dat bij laag water vrij breed was. Aan de landzijde achter de duinen lagen de beroemde golflinks van Silloth, wat met zich meebracht dat er op dagen dat er wedstrijden gespeeld werden geen artillerieproefnemingen mochten plaatsvinden. Het gezelschap nam zijn intrek in een hotelletje in Silloth. De 'aanvallige' dochter van de hotel-eigenaar, 'Rose of Silloth', werd door de Nederlanders geadopteerd als de schutspatrones Sinte Barbara, op wier naamdag toevallig de proefneming zou plaatsvinden.

De proeven met de mitrailleur verliepen matig, maar dit bleek al snel aan de munitie van de beroemde jachtmunitiefabriek Kynoch Limited uit Birmingham te liggen. Het voornemen van Nederlandse zijde bestond toen al om de munitie van de AI te betrekken. Tijdens de proefneming kreeg de schutter op een gegeven moment 'trekkerkramp' terwijl een Armstrong

vertegenwoordiger en de twee Nederlandse marineofficieren de schijf aan het controleren waren, zodat de kogels hen om de oren vlogen. De onthutste schutter was in zijn paniek ook niet op de gedachte gekomen om het wapen naar de lucht te richten, waardoor een levensgevaarlijke situatie ontstond. 'Ik zal de violent discussion maar niet beschrijven die ontstond met kolonel Baart, die er toch bij had gestaan toen de schutter zijn fout maakte – noch hetgeen ter ere van Santa Barbara aan de bar werd gedronken tegen de schrik en de boze woorden'.²⁹

Het bezoek dat de Nederlandse delegatie daarna aan de Kynoch munitiefabrieken in Birmingham bracht, was teleurstellend. Zo werden bijvoorbeeld de snelheidsmetingen verricht door 'fabrieksmeisjes die geen benul bleken te hebben van wat ze deden – iets wat nooit goed is'.³⁰ Het resultaat van de reis was niet geheel bevredigend, maar de tijd drong: de op stapel gezette schepen konden anders niet op tijd van geschut worden voorzien. Na lang wikken en wegen werd besloten om toch over te gaan tot de aanschaf van de mitrailleurs. Toen de eerste serie mitrailleurs ter keuring werd aangeboden, vertrok wederom een missie naar Newcastle. Het aangeboden bleek echter niet te voldoen aan de eisen van het BMMA en zodoende ging de contractuele termijn van drie maanden in voordat Armstrong een nieuw aanbod kon doen. Een derde reis naar Groot-Brittannië bleek dus noodzakelijk en ditmaal voldeden de mitrailleurs wel aan de keuringseisen. Inmiddels was Armstrong opgegaan in het nieuwe Vickers-Armstrong, dat in Nederland vertegenwoordigd werd door de N.V. Nederlandsch-Engelsche Technische Handelmaatschappij (Neth-Mij), en het Nederlandse gezelschap kreeg direct te maken met een onaangename verrassing: 'Toen we gereed waren en oudergewoonte de ditmaal gunstige uitslag wilden gaan medelen ten kantore van de directie, liet men ons zonder enig excuus in een kale gang wachten en we konden slechts met moeite de oude secretaresse, die ons goed kende, [zover krijgen om]

nog eens bij de chef aan te dringen ons te ontvangen. Dreigend zonder meer terug naar Nederland te gaan. De nieuwe leider was een Vickersman, nog jong, ex-luitenant-ter-zee, die afkomstig was van de Barrow-branch van de firma. Geïrriteerd door de inderdaad wel wat onhoffelijke wijze van behandelen van een 'klant', die nota bene kwam zeggen dat de eerder afgekeurde partij wapens nu uiteindelijk was goedgekeurd, hebben we enkele onaangename opmerkingen niet voor ons gehouden en zeiden dat we hoopten dat het een misverstand was geweest. En zijn zeer onbevredigd ons weegs gegaan'.³¹

Naast de mitrailleurs van het kaliber 12,7 mm was de Koninklijke Marine op zoek naar nog zwaardere mitrailleurs voor de eerder genoemde torpedobootjagers. Ondanks de eerdere matige ervaringen met Vickers-Armstrong werd besloten het bedrijf een tweede kans te geven en zodoende werd opnieuw de Noordzee overgestoken. Of de Britten iets geleerd hadden van de eerdere behandeling van de Nederlandse delegatie valt niet met zekerheid te zeggen, maar feit is wel dat Vickers-Armstrong erop stond dat het de reis en het verblijf zou betalen (iets wat normaliter vanwege de angst voor omkooprij van het BMMA-personeel door het Ministerie van Marine werd gedaan), er op de boot naar Harwich extra attenties waren en er in de trein naar Londen een luxe ontbijt werd verzorgd. In 'prachtauto's' werd de delegatie vervolgens afgeleverd bij Vickers House in Broadstreet, het centrum van Londen, waar ze in een schitterend kantoor werden ontvangen.

Na de zakelijke bijeenkomst vond echter een 'door de leverende firma garrangeerde, quasi toevallige ontmoeting' plaats met een Japanse delegatie. De Nederlanders werden voor een drankje een lounge ingeleid, waar zich reeds een gezelschap van vijf Japanners bleek te bevinden, een admiraal, enkele zeeofficieren en een burger. Zonder er doekjes om te winden vroeg de Japanse admiraal de Nederlanders naar hun bevindingen met de 40 mm mitrailleur. Het gezelschap pareerde de vragen zo goed moge-

lijk. Op een gegeven moment vroeg de Japanse admiraal zelfs naar de keuringsresultaten van de Nederlanders. De admiraal werd hiervoor beleefd doorverwezen naar de *Dutch governmental authorities*. De Japanse burger liet intussen doorschemeren goed Nederlands te spreken, zodat de Nederlandse gedelegeerden niet met elkaar konden overleggen. Bij het verlaten van de lounge sprak de Nederlandse delegatieleider onomwonden zijn ontstemming uit over het parket waarin hij en zijn delegatieleden waren gebracht. Japan schijnt overigens geen Vickers 40 mm mitrailleurs te hebben aangeschaft.

De mitrailleur van 40 mm was een vergroting van de reeds in 1917 ontwikkelde Vickers Rifle Caliber Machinegun. De kalibervergroting tot 40 mm kostte de nieuwe firma veel moeite omdat het behoud van de oude constructie moeilijk bleek. De vergroting had de gewichtsverhoudingen en de massareacties totaal veranderd en het was eigenlijk een geheel nieuw wapen. De vuursnelheid van de Vickers 40 mm was 200 schoten per minuut, zodat elke 0,3 seconde een kogel de loop verliet. Dit gebeurde met een snelheid van 610 meter per seconde. Dit leidde tot een tussenruimte tussen twee opeenvolgende projectielen van ongeveer 200 meter. Het bereik van het wapen was 2000 meter.³² De mitrailleur van Vickers-Armstrong was het beste wat er aan het eind van de jaren twintig in zijn klasse te krijgen was, maar was toch van bedenkelijke waarde. Concluderend kan gesteld worden dat de mitrailleurs van 12,7 mm, maar vooral die van 40 mm voor het bestrijden van gevechtsvliegtuigen te weinig bescherming boden aan de schepen van de Koninklijke Marine.

DE ARTILLERIE INRICHTINGEN

Naast de levering van geschut door het Zweedse Bofors, onderdelen uit Duitsland voor Nederlandse geschutfabricage door de H.I.H. en mitrailleurs door het Britse (Vickers-) Armstrong, dient de aandacht gevestigd te worden op een belangrijke binnenlandse leverancier

van de Koninklijke Marine tijdens het interbellum: de Artillerie Inrichtingen te Zaandam. De AI vond zijn oorsprong in een in 1679 opgerichte affuitmakerij te Delft. De locatie van dit bedrijf was toentertijd goed gekozen: strategisch gelegen achter de waterlinie. Hier is het bedrijf een kleine tweehonderd jaar gevestigd geweest, maar eind negentiende eeuw kwam daar verandering in. Naar aanleiding van de onverwacht snelle overwinning van Duitsland op Frankrijk in de oorlog van 1870-1871 werd in Nederland goed naar de eigen defensie gekeken. Uiteindelijk leidde dit tot het aannemen van de Vestingwet in 1874. Deze wet had tot doel de verdediging van Nederland te moderniseren door het aanleggen van negen stellingen. De belangrijkste hiervan was de stelling van Amsterdam. Deze stelling moest een eigen wapen- en munitiefabriek hebben. Tussen 1885 en 1889 verhuisde de AI vanuit Delft naar het bij Zaandam gelegen Hembrugterrein. Gesproken werd dan ook vaak van De Hembrug of kortweg De Brug als men het over de AI had. Het doel van dit bedrijf was het vervaardigen, wijzigen, herstellen en aanschaffen van oorlogsmaterieel voor de Nederlandse defensie. De fabricage van geweren, mitrailleurs en munitie voor geschut stond centraal. De AI bleek gedurende het interbellum in staat om een groot gedeelte van de lichte wapens en munitie van vrijwel al het marinegeschut te leveren. De samenwerking met het BMMA was zeer nauw. Eén van de medewerkers van het bureau was speciaal aangewezen voor Hembrugzaken. Deze keurings-officier hield een register bij van de opdrachten en de afwerking. Zoals we reeds eerder zagen vergezelden de directeur en/of leden van de technische staf van de AI regelmatig de medewerkers van het BMMA op buitenlandse dienst-reizen en verschaften daarbij technische adviezen bij aanschaf van materieel voor de Koninklijke Marine. Bovendien werd hulp geboden door experts bij het keuren van buskruit.

Wat leverde de AI zoal aan de Koninklijke Marine? Een blik in het Keuringsboekje van de Hembrug uit een willekeurig jaar als 1929 geeft

een mooi overzicht.³³ Behoudens de granaten voor de kanons van 28 cm leverde de Hembrug munitie voor al het bij de Koninklijke Marine voorkomende geschut. Dit varieerde van de kleinste kanons van 3,7 cm voor torpedobootjagers tot de 24 cm kanons voor de rond de eeuwwisseling op stapel gezette pantsersche-pen. Uitzondering op de regel was dat de Nobelkruitfabriek van Bofors verantwoordelijk was voor de levering van granaten voor de kanons van 8,8 cm. De verpakte trotylladingen voor granaten werden wel te Zaandam vervaardigd. Daarnaast fabriceerde de AI hulzen voor vrijwel alle kalibers en soorten kanons, schokbuizen voor granaten en bommen en patronen voor diverse geweren, revolvers en mitrailleurs. Aan de noordzijde van het complex te Zaandam stond de mitrailleurfabriek. De fabriek fabriceerde mitrailleurs van 6,5 mm van onder meer het Oostenrijkse type Schwarzloze en het Amerikaanse type Colt en de Amerikaanse Lewis van 7,7 mm en 7,9 mm. Deze mitrailleurs werden na 1919 op grote schaal voor de Koninklijke Marine gemaakt. Zoals we eerder zagen, kon de AI aan de wens van kalibervergroting rond het midden van de jaren twintig niet tegemoet komen.

De AI had intensieve contacten met een aantal binnenlandse fabrieken. Twee firma's die nauw verbonden waren aan de productie van de AI voor de Koninklijke Marine waren de N.V. Nederlandse Springstoffenfabrieken te Amsterdam, met onder andere de buskruitfabriek De Krijgsman in Muiden, en de firma J.B. van Heyst en Zonen te Den Haag. De Krijgsman leverde samen met de Nobelkruitfabriek het kruit dat diende voor de munitie waar door de Hembrug onder andere hulzen voor geproduceerd werden. Nadat het bedrijf in 1922 na geruime tijd de werkzaamheden weer opgepakt had, slaagde men erin om buskruit te fabriceren dat aan de allerhoogste internationale eisen voldeed. De firma J.B. van Heyst en Zonen leverde onder andere granaat- en bomlichamen aan de AI. Van Heyst en Zonen ging een technische samenwerking aan met de AI, zodat de ei-

sen die de marine aan de AI stelde automatisch ook voor de Haagse fabriek golden. Het samenwerkingsverband wierp zijn vruchten af en het BMMA heeft er duizenden granaten van 12 en 15 cm gekocht. Het is zeer wel mogelijk dat de granaten die tijdens de Slag in de Javazee door Nederlands geschut van 12 cm no.4 zijn afgevuurd, afkomstig zijn geweest van deze fabriek.

IN DE PRAKTIJK

Rest mij nog te melden of en hoe het geleverde materieel in de praktijk, in dit geval tijdens de Tweede Wereldoorlog, voldeed. Wat betreft de door Bofors geleverde kanons van 7,5 cm en 8,8 cm geldt dat zij grotendeels in actie vernietigd zijn. De Boforskanons van 15 cm no.7 op de kanonneerboden Hr.Ms Flores en Soemba zijn zowel in de Middellandse Zee als bij Normandië veelvuldig in actie geweest. Er is zelfs zo intensief gebruik gemaakt van de kanons dat de schietbuizen versleten waren. Aangenomen kan worden dat ze het grootste aantal schoten naar de vijand hebben afgevuurd van de gehele Nederlandse marineartillerie sinds de invoering van het achterlaadgeschut. Hr.Ms. Soemba en Flores stonden bij de geallieerden vanwege hun gezamenlijke voortreffelijke geschut en schietacties bekend als *The Terrible Twins*; na 1945 werden de schepen onderscheiden met een Militaire Willemsorde en mochten krachtens de Koninklijke Vermelding bij Dagorder van 10 november 1948 de naam *Terrible Twins* voeren. De kanons van 12 cm no.4 van de torpedobootjager Hr.Ms Evertsen zijn tijdens een actie in Straat Soenda op 1 maart 1942 verloren gegaan. Het geschut van de torpedobootjager Hr.Ms Van Galen is aan het begin van de oorlog kortstondig in actie geweest. Het schip werd op 10 mei 1940 op de Maas te Rotterdam door hevige Duitse lucht-aanvallen vrijwel tot zinken gebracht.³⁴ Net als het geschut van de kanonneerboden zijn de kanons van 12 cm no.4 van Hr.Ms. Witte de With, zij het een stuk minder frequent, daadwerkelijk

Tabel 1. Overzicht van de in de jaren twintig van de twintigste eeuw in Nederland of Nederlands-Indië op stapel gezette schepen van de Koninklijke Marine.

Torpedobootjagers: Admiralen-klasse		
Schip	Bewapening	Producent
Hr.Ms De Ruyter/Van Ghent (1925-1928) ³⁶	4 kanons 12 cm no.4	Bofors
	2 kanons 7,5 cm no.6 en no.7	Bofors
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Armstrong
Hr.Ms. Eversten (1925-1928)	4 kanons 12 cm no.4	Bofors
	2 kanons 7,5 cm no.6 en no.7	Bofors
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Armstrong
Hr.Ms. Piet Hein (1925-1928)	4 kanons 12 cm no.4	Bofors
	2 kanons 7,5 cm no.6 en no.7	Bofors
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Armstrong
Hr.Ms. Van Galen (1927-1929)	4 kanons 12 cm no.4	Bofors
	1 kanon 7,5 cm no.7	Bofors
	4 mitrailleurs 40 mm	Vickers
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Armstrong
Hr.Ms. Witte With (1927-1930)	4 kanons 12 cm no.4	Bofors
	1 kanon 7,5 cm no.7	Bofors
	4 mitrailleurs 40 mm	Vickers
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Armstrong
Hr.Ms Van Nes (1928-1931)	4 kanons 12 cm no.5	Hollandsche Industrie en Handelmaatschappij (H.I.H)
	1 kanon 7,5 cm no.8	H.I.H.
	4 mitrailleurs 40 mm	Nederlandsch Engelsche Technische Handelmaatschappij (Nethmij) ³⁷
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Nethmij
Hr.Ms. Banckert (1928-1930)	4 kanons 12 cm no.5	H.I.H.
	1 kanon 7,5 cm no.8	H.I.H.
	4 mitrailleurs 40 mm	Nethmij
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Nethmij
Kanonneerbotten: Flores-klasse		
Schip	Bewapening	Producent
Hr.Ms. Flores (1925-1926)	3 kanons 15 cm no.7	Bofors
	1 kanon 7,5 cm no.6	Bofors
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Armstrong
Hr.Ms Soemba (1924-1926)	2 kanons 15 cm no.7	Bofors
	1 kanon 7,5 cm no.6	Bofors
	4 mitrailleurs 12,7 mm	Armstrong
Torpedobotten: Z 1 (II)-klasse		
Schip	Bewapening	Producent
Hr.Ms. Z1-Z4 (1915-1919/1921)	2 kanons 7,5 cm	Bofors
	2 mitrailleurs 12,7 mm	

Onderzeeboten		
Schip	Bewapening	Producent
Hr.Ms 0-9-0-11 (1922/1923-1926)	1 kanon 8,8 a.l.	Bofors
vanaf 1925	1 mitrailleur 12,7 mm	Armstrong
Hr.Ms. 0-12-0-15 (1928/1930-1931/1932)	2 mitrailleurs 40 mm	Nethmij
	1 mitrailleur 12,7 mm	Nethmij
Hr.Ms.K II-K VII (1915/1916-1920/1922)	1 kanon 7,5 cm	Bofors
	1 mitrailleur 12,7 mm	
Hr.Ms. K VIII-K XIII (1917/1919-1922/1926)	1 kanon 8,8 cm	Bofors
	1 mitrailleur 12,7 mm	
Hr.Ms. K XIV-K XVIII (1930/1931-1933/1934)	1 kanon 8,8 cm no.3	N.V. H.I.H. Siderius
	2 mitrailleurs 40 mm	Nethmij
Mijnenleggers		
Schip	Bewapening	Producent
Hr.Ms. Van Meerlant (1919-1922)	3 kanons 7,5 cm	Bofors
	2 mitrailleurs 12,7 mm no.2	
Hr.Ms. Douwe Aukes (1919-1922)	3 kanons 7,5 cm no.4	Bofors
	2 mitrailleurs 12,7 mm no.3	
Hr.Ms. Nautilus (1928-1930)	2 kanons 7,5 cm	H.I.H.
	1 kanon 3,7 cm	H.I.H.
	2 mitrailleurs 40 mm	Nethmij
Hr.Ms. Gouden Leeuw (1930-1932)	2 kanons 7,5 cm	N.V. H.I.H. Siderius
	2 mitrailleurs 40 mm	Nethmij
	2 mitrailleurs 12,7 mm	Nethmij
Hr.Ms. Prins van Oranje (1930-1932)	2 kanons 7,5 cm	N.V. H.I.H. Siderius
	2 mitrailleurs 40 mm	Nethmij
	2 mitrailleurs 12,7 mm	Nethmij
Hr.Ms. A-D (1928-1930)	2 mitrailleurs 12,7 mm	Nethmij
Kruisers: Java-klasse		
Schip	Bewapening	Producent
Hr.Ms. Java (1916-1925)	10 kanons 15 cm no.6	Bofors
	4 kanons 7,5 cm	Bofors
vanaf 1935	6 mitrailleurs 40 mm	Bofors/ Hazemeijer
	4 mitrailleurs 12,7 mm	
Hr.Ms. Sumatra (1916-1926)	10 kanons 15 cm no.6	Bofors
	4 kanons 7,5 cm	Bofors
vanaf 1935	6 mitrailleurs 40 mm	Bofors/ Hazemeijer
	4 mitrailleurs 12,7 mm	

gebruikt. Bij de Slag in de Javazee werd de torpedobootjager door bombardementen beschadigd. Het schip werd op 2 maart 1942 te Soerabaja door eigen personeel vernietigd. De beide

laatste torpedobootjagers van de 'Admiralen-klasse', Hr.Ms. Banckert en Van Nes, hadden kanons van 12 cm no.5 van de H.I.H. Het geschut is in beide gevallen niet in actie geweest en

respectievelijk op 2 maart 1942 te Soerabaja vernietigd en op 17 februari 1942 verloren gegaan naar aanleiding van luchtaanvallen ten zuiden van Banka. Vromans vat het succes van de scheepsbewapening in de jaren twintig kort en bondig samen: 'Niet vergeten moet worden (...) dat noch het geschut, noch de munitie waarmee de hierboven genoemde schepen waren uitgerust, tijdens daadwerkelijk gebruik op enigerlei wijze hebben gefaald. Alle moeite, toewijding en bekwaamheid van zovelen heeft wel degelijk rendement opgebracht'.³⁵

NOTEN

- 1 Zie bijvoorbeeld: J.M. Dirkzwager, Dr. B.J. Tideman, 1834-1888 : grondlegger van de moderne scheepsbouw in Nederland (Leiden 1970); J.B.P. Haanappel, *De geschiedenis van de Marinstoomvaartdienst 1824-1949* (s.n. 1949) en A.A. Lemmers, 'Van "teekenkonsten" tot "paperless ships"'. De scheepsbouwkundige tekeningen van de Nederlandse marine (1683-1996)', inleiding van de Inventaris van de bouwtekeningen van schepen van de Nederlandse marine 1683-1996 (Nationaal Archief, Den Haag, uitg. Winschoten, 1998).
- 2 De biografische gegevens over Vromans zijn afkomstig uit: M.C.F. van Drunen, NIMH, *Inventaris van de collectie Vromans 1900-1967* (Den Haag 2003).
- 3 In 1881-1883 stapte de Nederlandse marine over van het Britse Armstrong geschut naar het Duitse Krupp. Het voornaamste voordeel was het achterlaadsysteem van Krupp (Armstrong had op dat moment alleen voorladers: de achterladers waarmee Armstrong in de jaren 1850-1860 was gekomen, bleken bij de Britse marine al snel niet te voldoen en zij stapten daar over op achterladers van Armstrong: de Nederlandse marine heeft van Armstrong alleen voorladers gehad in de periode 1867-1883). Ook bij de Nederlandse landmacht stapte men nu over naar Krupp (voorheen had vooral het Haagse bedrijf Maritz aan de landmacht geleverd). Op de grote Nederlandse schepen ging men in 1881-1883 over van (meestal) 2 Armstrong 23cm voorladers in de draaikoepel naar 1 Krupp 28cm achterlader. Mededeling A.A. Lemmers, NIMH.
- 4 H.J. Albarda, 'Het Krupp-monopolie' in: *Marineblad* (1909/1910), 703-708.
- 5 In 1910 kwam de Nederlandse militaire leiding onder verdenking aan Krupp het monopolie voor de Nederlandse wapenaankopen te hebben gegund. Er zou geen eerlijke kans aan andere, vooral Franse wapenfabrikanten zijn gegeven. Omdat Krupp nauwe banden onderhield met de Duitse generale staf laadde Nederland de verdenking op

zich dat onder meer de nieuwe kustverdediging eigenlijk in Duitsland was ontworpen. W. Klinker, *Het vaderland verdedigd* (Den Haag 1992) 418.

- 6 NIMH, Collectie Vromans, 21, 8.
- 7 Met geslaagde producten voor de Zweedse marine wordt onder meer het geschut van 28,3 cm L/50 en 15 cm L/45 voor de kustpantersschepen van de Sverige-klasse bedoeld. Begin 1918 was het laatste schip van deze klasse te water gegaan.
- 8 www.overvalwagen.com/HIHSiderius.html, geraadpleegd 24 maart 2006.
- 9 NIMH, Collectie Vromans, 23, 1.
- 10 De 'K' stond voor 'Koloniaal'. De boten waren voor Nederlands-Indië bedoeld.
- 11 Het aantal centimeters geeft het kaliber van het kanon aan en het nummer staat voor de serie waartoe het kanon behoort.
- 12 NIMH, Collectie Vromans, 17, 19.
- 13 Ibidem, 20.
- 14 Ibidem, 25.
- 15 Ibidem, 20.
- 16 Ibidem, 29.
- 17 Ph. M. Bosscher, 'Bezuinigingen en oorlog 1918-1945' in: G.J.A. Raven (red.), *De kroon op het anker* (Amsterdam 1998), 98.
- 18 NIMH, Collectie Vromans, 23, 1-2.
- 19 Ibidem, 16.
- 20 Ibidem, 21.
- 21 Ibidem, 20.
- 22 G. de Bruin, *Buscruytmaeckers* (Amsterdam 1952), 114.
- 23 www.overvalwagen.com/HIHSiderius.html.
- 24 G. Vromans, 'Een en ander over mitrailleurs als onderdeel der maritieme bewapening', *Marineblad* (1929/1930) 213-241.
- 25 NIMH, Collectie Vromans, 21, 7.
- 26 Ibidem, 10.
- 27 Ibidem, 12.
- 28 NIMH, Collectie Vromans, 17, 4; P.S. van 't Haaf en M.J.C. Klaassen, *Gedenkboek honderd jarig bestaan der adelborstenopleiding te Willemsoord 1854-1954* (Bussum 1954), 163 (1071).
- 29 NIMH, Collectie Vromans, 21, 17.
- 30 Ibidem, 18.
- 31 Ibidem, 20.
- 32 Ibidem, 32.
- 33 NIMH, Collectie Vromans, 22, 8.
- 34 De commandant wist het schip in zinkende toestand nog af te meren.
- 35 NIMH, Collectie Vromans 17, 33.
- 36 Het eerste jaartal geeft aan wanneer het schip op stapel is gezet. Het tweede wanneer het daadwerkelijk ter water is gegaan.
- 37 De eind 1927 door fusie ontstane Britse firma Vickers-Armstrong werd in Nederland vertegenwoordigd door de N.V. Nederlandsch Engelsche Technische Handelmaatschappij (Nethmij). Omdat de jaarboeken van de Koninklijke Marine in de periode 1928-1938 Nethmij vermelden, heb ik besloten dit over te nemen.

Zeeman in oorlogstijd

Uit het dagboek van stuurman Legger

JACOB BART HAK

INLEIDING

Het beeld van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog werd decennialang bepaald door literatuur die vooral de rol van de Nederlandse overheid, scheepvaartmaatschappijen, reders en schepen belichtte. Vlak na de oorlog beschreef S.J. Graaf van Limburg Stirum in zijn boek *Varen in oorlogstijd* vooral op dramatische wijze de ondergang van diverse schepen. L.L. von Münching schreef in zijn boek *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog* (1978) over de lotgevallen van schepen en hun bemanningen.¹ K.W.L. Bezemer belichtte in zijn door de overheid geïnitieerde standaardwerk *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* (1987) weliswaar de rol die bemanningsleden speelden, maar altijd in relatie tot het incident.²

Meer persoonlijk van aard was het relaas van de opvarenden zelf. Zo kwam in 1946 het boek *Wij voeren in konvooi* uit, van kapitein N.F.M. van Deun. In 1948 verhaalde A.J. Graffelman in zijn boek *In Konvooi* over zijn tijd op Nederlandse koopvaardij-schepen.³ Sindsdien zijn belevenissen van Nederlandse zeelieden beschreven in boeken, tijdschriften en kranten. In 2006 verscheen van Frans Luidinga *Varen rond de wereld in oorlogstijd* met een fraaie reconstructie van de reizen van Jop Dutilh (1919-1944) aan de hand van diens dagboeken.⁴

Dagboeken van opvarenden van koopvaardij-schepen zijn bijzondere bronnen, zeker als ze geschreven zijn in oorlogstijd. Als autoriteiten op een schip zulk materiaal aantreffen, namen ze het in beslag en arresteerden de bezitter. De vijand kon er immers interessante informatie uit halen. Voor historici zijn dagboeken uit deze periode ware goudmijnen. Rijk aan onge-

censureerde informatie geven ze inzicht in het leven aan boord.

Het dagboek van stuurman Frederik Legger (1902-1941) is het onderwerp van dit artikel.

Legger schreef dit tussen 10 mei en 24 november 1940. Hij beschrijft de reactie van de bemanning op het nieuws van de aanval op Nederland, de reis van Cheribon (tegenwoordig Cirebon) op Java naar Honolulu op Hawaii, Vancouver Island in British Colombia (Canada), het Panamakanaal, New York, de haven van Halifax aan de Canadese Oostkust en een konvooireis naar het Verenigd Koninkrijk, aanvallen door Duitse onderzeeboten met de complete chaos die daarop volgde, en ten slotte de reis langs de Schotse kust. Het dagboek bevat niet alleen de zielenroerselen van de schrijver, maar beschrijft ook de stemming aan boord.

Legger's dagboek is samen met door hem verzamelde krantenknipsels, gedichten, reisverslagen, brieven, foto's en films samengebracht in één collectie. De verzameling geeft een beeld van de reizen die Legger maakte, van personen, schepen, havens en de natuur. Afzonderlijk zijn de onderdelen van de Collectie Legger niet bijzonder, maar de collectie is als geheel een zeldzaamheid. In 2002 schonk zoon Jan Dirk de collectie aan het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam.

FREDERIK LEGGER

Al jong had Frederik – Fred, Fré of Free – Legger een band met de zee. Toen hij eenmaal in zijn hoofd had dat hij wilde gaan varen, kreeg hij op school de mooiste rapporten.⁵ De Leggers hadden van het begin van de achttiende tot het eind van de negentiende eeuw zeevarenden