Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, **“de redactie “** !

Disclaimer

Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: https://www.tenanker.com en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

”

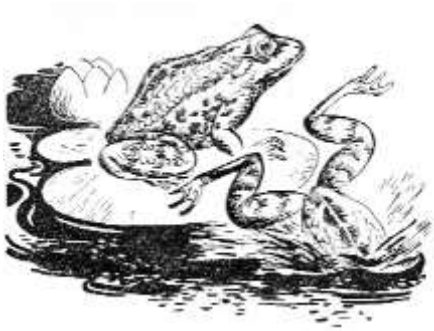
Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.

tenanker@kpnmail.nl / 2e jaargang / nummer 13
06-06-1944 / 06-06-2019 ….. 75 JAAR D-day

Deze extra editie is ter herinnering van D-day en wat er zich afspeelde voor en na deze periode.

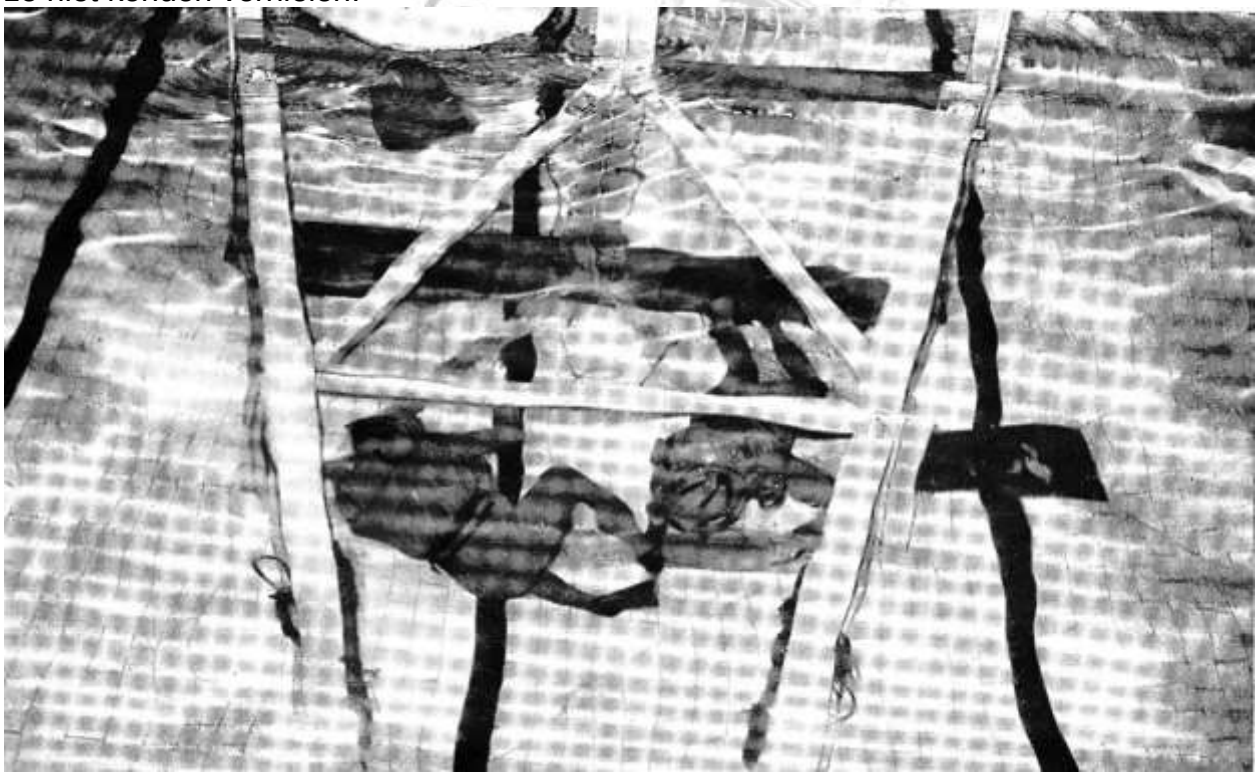
Let op : Onderstaande stukken staan niet in de juiste tijdlijn

“Kikkermannen”
maakten weg voor invasie vrijdag
Geheime eenheden der Britsche Marine vernietigden onderzeese versperringen van den Atlantikwall



Een der grootste en opzienbarendste geheimen aan de Britsche vloot is dezer dagen onthuld: het mysterie der menselijke amfibieën, de ,, dag een bres sloegen in den muur der onderwaterversperringen, gelegen voor den Atlantikwall.

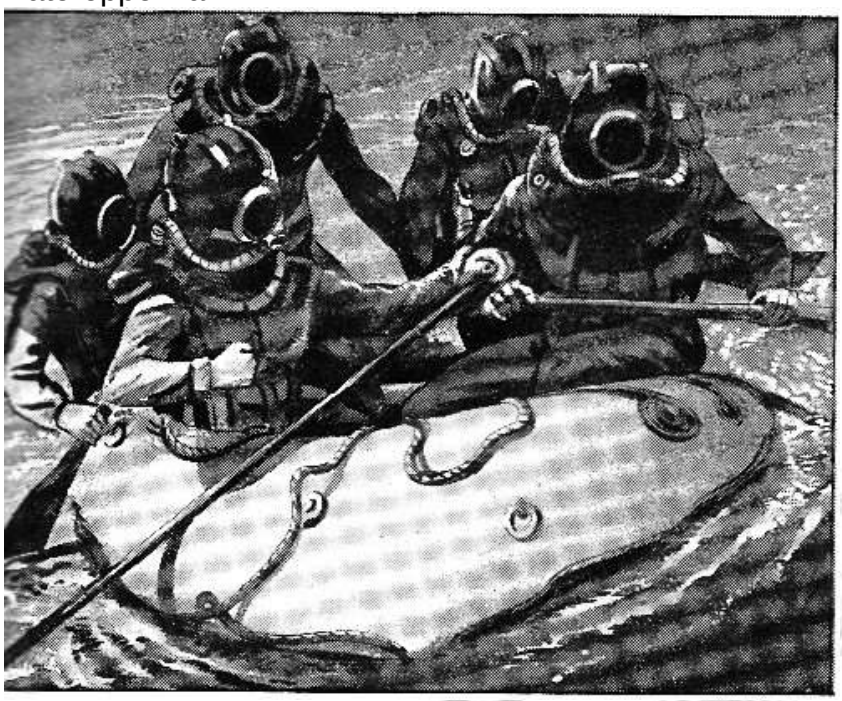
In de zomer van 1944 waanden de Duitsers zich nog betrekkelijk veilig achter hun Atlantikwall.
Want dit gigantische vestingwerk werd zelf op zijn beurt weer verdedigd door een aantal obstakels onder het watervlak, die in staat moesten blijken de bodem van elk landingsvaartuig open te rijten. Sommigen van deze Pyramiden van beton en staal waren meer dan drie meter hoog, zij waren zo solide geconstrueerd met hun stalen driehoeken, dat de Duitsers gebleken was dat zelfs zware dieptebommen ze niet konden vernielen.



“Frogman, bezig aan een onderwaterhindernis, zoals de Duitsers gebruikten aan de Franse kust.

Radar, vlammenwerpende tanks, het nieuwste en zwaarste scheepsgeschut, alsmede de grootste bommen der geallieerde luchtmacht waren machteloos tegen deze betonnen monsters, die dicht onder het watervlak elk amfibievaartuig bedreigden. En toch, vijf uren voordat de geallieerde landingsvloot voor de Normandische kust verscheen, zagen de Duitse posten boven elk van hun kostelijke onderwaterobstakels een klein waterkolommetje oprijzen, een paar belletjes, en het water voor de kust was vrij.
3000 van deze hindernissen werden er die nacht opgeruimd, daarna zwommen de kikkermannen weer geluidloos terug naar hun rubberbootjes, die zij, bij gevaar van

ontdekking, in een seconde leeg konden laten lopen om ze dan mede te nemen onder het wateroppervlak.

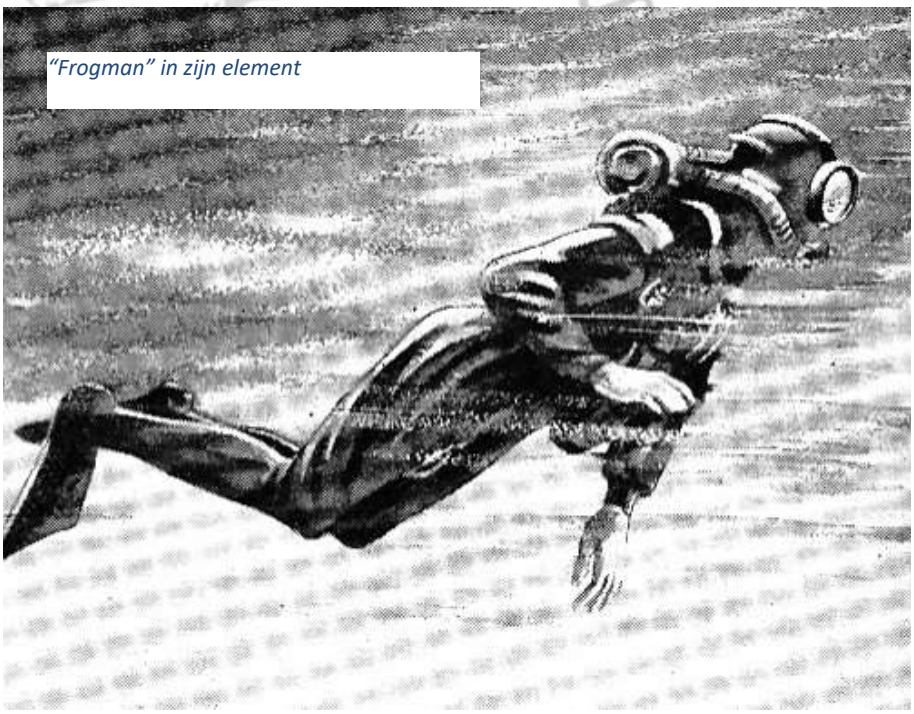


Vijf "Frogman" in hun met lucht gevulde rubber bootje

De Duitsers konden nu alleen nog rekenen op de mijnenvelden voor de kust, doch zij wisten niet, dat de ,,Frogmen" der Britse vloot die gelijktijdig reeds onschadelijk hadden gemaakt...

Dikhuidige duikers

Het succes van de invasie is zeker voor een groot gedeelte het gevolg van de moedige actie der kikker- mannen in hun gestroomlijnde duikerpakken van olifantshuid, terwijl zij zwommen met grote, aan de voeten bevestigde "zwemvliezen", zoals die in gebruik zijn in subtropische badplaatsen, waar het onderwater vangen van vis als sport bedreven wordt.
Hun eenheden werden reeds in de eerste jaren van de oorlog samengesteld en opgeleid, toen het er nog lang niet naar uitzag, dat Engeland spoedig aan het ondernemen van offensieve acties toe zou zijn. Zij werden in het geheim geoefend in sommige Engelse havens, waar het er voor doorging dat zij speciale eenheden waren, belast met de bescherming van de haven-afsluitingen. Er werd lang gezocht en geëxperimenteerd met hun uitrusting, voor men besloot tot de zware en toch soepele olifantshuid, die een gestroomlijnd duikerpak vormde, dat de drager in de gelegenheid stelde om zich onder water voort te bewegen met de snelheid van een kampioenzwemmer-aan-de-oppervlakte terwijl het gewicht toch groot genoeg was om hem gemakkelijk onder te houden. Zeer veel moeite kostte het ook om een goed, gestroomlijnd ademhalingsapparaat te construeren. Toen dit gelukt was, kon de kikkerman er anderhalf uur mee onder water vertoeven.

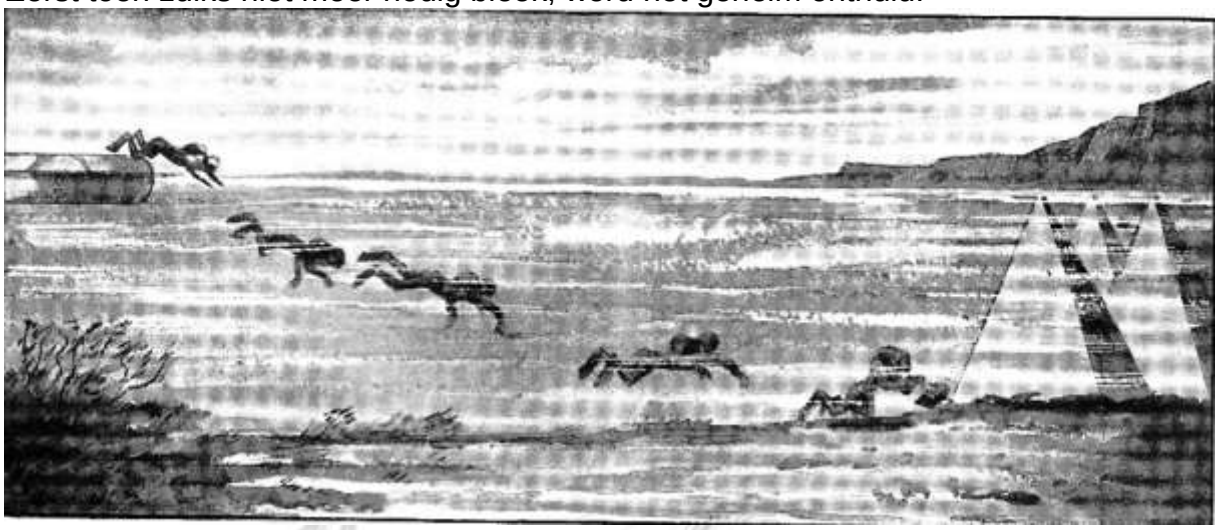


"Frogman" in zijn element

Werd ook nodig geacht in Japan

Vliegtuigen verkenden bij laag water op geringe 'hoogte boven het zeeoppervlak het voorveld van de Atlantikwall; de toppen der obstakels waren dan zichtbaar. Vervolgens bouwde men in Engeland deze versperringen na en trachtte ze te vernietigen.

Het moeilijkst bleken de pyramiden van beton en staal. Zij konden alleen vernield worden met behulp van 37 springladingen voor elk exemplaar! Het is dus wel duidelijk, dat de kikkermannen een zware taak ten uitvoer hebben gebracht die Juni-nacht voor de Normandische kust.
Ook de Duitsers gingen er later, in navolging van de Italianen, toe over om soortgelijke onderwater- eenheden op te stellen en te oefenen. Zij kwamen o.a in actie bij de sluizen van Antwerpen en trachtten vergeefs de brug bij Nijmegen op te blazen. Er is destijds veel over deze eenheden geschreven en gesproken, doch de Engelse vloot bleef het geheim van haar ,,Frogmen" scherp bewaken, want men kon hen nog nodig hebben bij de landingen in Japan.
Eerst toen zulks niet meer nodig bleek, werd het geheim onthuld.



Hoe de "D-day"- aanval werd voorbereid: 3000 pyramide-vormige betonnen hindernissen werden door de "Frogmen" onder water opgeblazen.

Bron: Onbekend knipsel…

****

D-Day en de Nederlandse inbreng…

Dit jaar is het 75 jaar geleden dat de grootste militaire operatie ooit van start ging Operatie Overlord en Operatie Neptune

Operatie Neptune was het marine-onderdeel en de eerste aanvallen van Operatie Overlord.

Onderdeel waren onder andere amfibische landingen, luchtlandingen, vuursteun vanaf marineschepen, en afleiding van de Kriegsmarine en Luftwaffe.
Duitsland had onder leiding van Adolf Hitler tussen 1939 en 1944 een groot deel van Europa bezet. Hitler heerste ruwweg tussen de Noordkaap in het noorden en de Pyreneeën in het zuiden, de Atlantische Oceaan in het westen en Moskou in het oosten. Het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en veel verdreven regeringen van (gedeeltelijk) bezette landen zoals Nederland, België en Frankrijk en Rusland (toen nog de Sovjetunie), probeerden op verschillende manieren het bezette vasteland van Europa te bevrijden van de Duitse Nationaal-Socialisten (Nazi's). Vanuit het oosten rukten de Russische legers op en vanuit het zuiden in Italië de Amerikanen en de Britten.

Hitler en zijn trawanten voelden op hun klompen aan dat er in het westen een invasie zou komen. Ze hadden immers aan het begin van de oorlog zelf plannen gehad om het Verenigd Koninkrijk door een invasie binnen te vallen. De Nazi's wisten alleen niet waar de Geallieerden aan land zouden komen en bouwden daarom van de Noordkaap tot aan de Pyreneeën een verdedigingsmuur van bunkers: de “Atlantikwall”

De Geallieerden kozen voor een grote amfibische operatie, die het startsein voor de bevrijding van West-Europa moest worden. In Engeland werd een leger van 185.000 man verzameld dat moest oversteken naar Normandië, getransporteerd door een enorme vloot van 1.000 schepen. De invasie over zee werd vooraf gegaan door bombardementen en luchtlandingstroepen.

Het merendeel van de deelnemende oorlogsschepen waren Brits en Amerikaans. De invasievloot werd aangevuld met schepen van de Canadese, Franse, Noorse, Poolse, Griekse en Nederlandse marine.

Overzicht van de invasievloot voor Normandië op 6 juni 1944 gezien vanaf de brug van Hr.Ms. Soemba.
Foto IMH.

Hr.Ms. Soemba

Het plan

In de nacht van 5 op 6 juni 1944 daalden 3 luchtlandingsdivisies boven Normandië neer. De Amerikaanse 82nd en 101st op de westelijke flank van het landingsgebied en de Britse 6th in het oosten. Alles bij elkaar zo'n 20.000 man. Over zee kwamen 185.000 man (6 divisies en de ondersteunende eenheden) naar Normandië. Het landingsgebied was 90 kilometer breed en verdeeld in 5 stranden. Van west naar oost: Utah, Omaha, Gold, Juno en Sword. Op Utah Beach ging de 4de divisie aan land (VS), op Omaha Beach de 29ste en de 1ste divisie (beiden VS). De Britse 50ste nam Gold Beach voor z'n rekening. De Canadese 3de had Juno Beach als landingsplek en de Britse 3de divisie kwam op Sword Beach aan land. De invasiemacht werd vanuit de lucht ondersteund door 10.000 vliegtuigen.

Vlak na middernacht landden bij Bénouville de eerste Britse luchtlandingseenheden van de 6de Luchtlandingsdivisie met 3 zweefvliegtuigen. Die eenheid moest de linkerflank van de invasiemacht dekken tegen Duitse pantserstrijdkrachten en een aantal bruggen bezet houden zodat de Britten van de invasiestranden konden optrekken. Bij Merville stonden 4 kazematten met 155 mm-geschut en daarmee kon invasiestrand Sword onder vuur worden genomen. Daarom werd er een bataljon Britse para's ingezet om de bunkers in te nemen. Een afknapper was dat de kanonnen van een veel minder zwaar kaliber waren dan gedacht.

Overal langs de kust deden zich dergelijke gevechten voor om de infanterie-eenheden de kans te geven de stranden te verlaten. Dat ging niet overal even voorspoedig voor de Geallieerden. Bij Omaha Beach bijvoorbeeld misten de lucht- en zeebombardementen hun doelen, evenals de raketbeschieting. Gevolg: de 29ste en de 1ste Divisie verloren duizenden militairen. Op de begraafplaats Colleville-sur-Mer liggen ruim 9300 Amerikaanse militairen begraven.

Vera Lynn

https://binged.it/2WfTlqL

https://youtu.be/SJf1NhEgx-4

Nederlandse inbreng
Aan de invasie hebben ook
Nederlandse militairen een bijdrage geleverd.
De Koninklijke Marine deed mee met de kanonneerboten
Hr. Ms. Flores en Hr. Ms. Soemba.
Deze 2 schepen, bijgenaamd de **Terrible Twins**, namen Duitse stellingen onder vuur.
Dat deden ze niet voor het eerst, want ook bij eerdere geallieerde landingen in 1943 in Italië werden ze ingezet. (hierover wordt in latere uitgave van onze krant verslag gemaakt)

Ook Hr. Ms. Sumatra speelde een rol bij de invasie van Normandië, zij het op een andere manier dan de kanonneerboten. De oude kruiser werd bij Arromanches tot zinken gebracht als onderdeel van een dam die een kunstmatige haven beveiligt.
De Geallieerden begonnen de dag na de landingen met het aanleggen van zogenoemde Mullberry-havens om de aanvoer van eenheden en materieel te vergemakkelijken.
De Marine Luchtvaartdienst was ook vertegenwoordigd. Het 320 Squadron voerde gedurende D-day verschillende bombardementsvluchten uit.

Zoals al gememoreerd 320 Squadron was ook aanwezig bij D-day maar wat was 320 eigenlijk 320 (Dutch) Squadron

Dit squadron was het eerste Nederlandse squadron in Britse dienst. Het was in juni 1940 samengesteld uit de naar Groot-Brittannië uitgeweken militairen van de Marine Luchtvaartdienst inclusief hun acht Fokker T.VIII /W watervliegtuigen, die dan ook gelijk het eerste materieel werden van dit squadron. De eenheid was gestationeerd te Pembroke Dock en hield zich van daaruit vooral bezig met kustpatrouilles.

Dit squadron werd in eerste instantie aangevuld met uitgeweken personeel van de Luchtvaartafdeling (LVA). Operationeel was het ondergebracht bij Coastal Command.
Na verplaatsing naar Leuchars onder de hoede van No 18 Group Coastal Command en werd de eenheid via de Avro Anson Mk I omgeschoold tot de Lockheed Hudson Mk.1, waarvan het er 16 had ontvangen.
Op 18 januari 1941 werd het samengevoegd met het op Avro Ansons vliegende 321 Squadron tot een vergroot 320 Squadron op de basis Carew Chariton.
In februari 1941 werden nog eens twee Hudson MK II toestellen ontvangen, tussen juli en december gevolgd door 16 Hudson Mk III en. In oktober van dat jaar werd de laatste Anson afgedankt en was de eenheid geheel op de Hudson overgestapt. De belangrijkste taak werd het vliegen van patrouilles boven het Kanaal van Bristol en boven de Ierse Zee. De eenheid werd in die tijd echter ook ingezet voor offensieve missies boven de Noorse kust.
In april 1942 ging de eenheid over naar No 16 Group Coastal Command. Vanaf 1942 werden nog eens 4 Hudson Mk V toestellenen 23 Mk VI en geleverd.
In maart 1943 werd de eenheid overgeheveld van Coastal Command naar Bomber Command en stapte men over op de North American B-25 Mitchell Mk II.
Tijdens de activiteiten voor Coastal Command werden 37 vijandelijke schepen tot zinken gebracht.
Net als de Spitfires van 322 Sq werd No. 320 Squadron ingedeeld bij de 2nd Allied Tactical Air Force. De Mitchell's waren afkomstig uit een bestelling die de Nederlandse regering in ballingschap had gedaan voor Nederlands-Indië.
De 162 bestelde toestellen konden echter niet meer op tijd worden geleverd. Van deze bestelling werden er 67 ter beschikking gesteld aan de RAF voor gebruik bij No 320 Squadron. Hiervan werden er 58 gebruikt gedurende de verdere jaren. In totaal heeft het squadron een kleine honderd Mitchell's gebruikt inclusief de in 1945 geleverde Mitchells MK III.
De eenheid vloog vele offensieve vluchten, waarbij zelfs het eigen land moest worden gebombardeerd. Daarnaast vloog de eenheid veel vluchten naar bezet Frankrijk ter voorbereiding op de invasie in Normandië en tijdens D-Day zelf. Op 18 oktober 1944 werd de eerste basis op het vasteland betrokken en wel Melsbroek in België.
Nadat de geallieerde troepen vaste grond hadden op Duitse bodem werd de eenheid verplaatst naar het in Duitsland gelegen Achmer.
Gedurende de oorlogsjaren droeg het 320 Squadron het kenmerk TD- in het begin van de oorlog (op de Hudson en de Anson) gevolgd door later het kenmerk NO- (op de Mitchell).
Op 2 augustus 1945 kwam 322 Squadron weer onder Nederlands bevel en wel dat van de Koninklijke Marine.
In mei 1946 werd het squadron tijdelijk opgeheven om op 22 maart 1949 weer te worden geactiveerd.

Na de Tweede Wereldoorlog was No. 320 Squadron één van de belangrijkste binnen de Marine Luchtvaartdienst. Het laatste toestel dat bij deze eenheid vloog was de Lockheed Orion. Met het afvoeren van dit type toestel in 2004, kwam op 14 januari 2005 het (voorlopig?) definitieve einde van No. 320 Squadron.

Ook onze Mariniers waren vertegenwoordig op D-day

Het verhaal stamt uit het jaar 2003 dus er zal niemand van deze mannen leven zijn maar toch wil ik ze even voor het voetlicht brengen omdat dappere mannen niet vergeten mogen worden

Leendert Jonker,
laatst levende van een groep van 15 mariniers welke als boordschutters dienden bij het Dutch 320 squadron RAF
In Dronten komen morgen zo'n 85 boordschutters bij elkaar voor de herdenking van de slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog. Het is voor de 29ste keer dat daar Britse veteranen kransen leggen bij het vliegersmonument. Onder hen zeven Nederlandse 'airgunners'. Dat zijn er drie meer dan vorig jaar. Het gevolg van de hernieuwde aandacht voor deze oud-strijders, die een heel eigen bijdrage geleverd hebben aan de bevrijding. Dat is onder andere te danken aan de Eemnesser Everard Bakker (38) die in de geschiedenis van de 86-jarige Leendert Jonker dook en daar een boek over hoopt te publiceren.

Gooi en Eemlander van 3 Mei 2003.
door Jos Haagmans
Eemnes - Everard Bakker praat vanachter zijn laptop in de huiskamer van zijn woning in de nieuwe Zuidbuurt van Eemnes. Op het scherm aantekeningen en gedachten-steuntjes. ,,Het moet chronologisch en duidelijk overkomen", zegt hij.
Hij verhaalt over Leendert Jonker, de laatst levende uit een groep van vijftien Nederlandse mariniers, die in de Tweede Wereldoorlog als boordschutters bij het 320 squadron van de Nederlandse Marine Luchtvaart Dienst meevochten met de Britse Royal Air Force, de R.A.F. Bakker maakte per toeval kennis met de nu 86-jarige veteraan. Leendert Jonker is één van de negen Nederlandse mariniers airgunners van die groep (deze kregen maar liefst 8 vliegerkruizen) die de oorlog hebben overleefd. Als door een godswonder.

Jonker raakte levensgevaarlijk gewond bij een aanval door het squadron op een Duits vliegveld bij de Franse havenplaats Brest op 25 oktober 1943.
Bakker leerde ‘Mijnheer Jonker’ kennen via diens neef, adjudant Jonker, zijn collega bij het Opleidings Centrum Logistiek in de Kolonel Palmkazerne in Bussum. De Eemnesser is daar als burger werkzaam. ,,Alweer twee jaar geleden, bij een kopje koffie vertelde ik dat ik een presentatie had gegeven over de slag om Arnhem in het Airborne Museum. Hij vroeg toen of ik eens met zijn oom wilde praten. ,,Iedere veteraan heeft zo zijn eigen verhaal’. Dus ik ging daar in eerste instantie niet op in”.
Een paar dagen later kreeg hij echter een brief van Leendert Jonker zelf, die zijn levensloop beschreef. Bakker raakte onder de indruk en zocht hem op in het Koninklijk tehuis voor Oud Militairen Bronbeek, waar hij woont.
,,Daar bleek dat Mijnheer Jonker, ondanks zijn hoge leeftijd, over een zeer scherp geheugen beschikt.
Hij vertelde zijn verhaal in detail, alsof het gisteren had plaatsgevonden. Ik raakte geboeid. Er volgden meerdere gesprekken, waarbij ik me telkens weer verbaasde over de vanzelfsprekendheid waarmee hij zijn wonderlijke belevenissen aan me kwijt wilde”.
Omdat Bakker zich aanvankelijk niet kon voorstellen dat Jonker het allemaal in werkelijkheid had meegemaakt, stak hij veel tijd in het onderzoeken en controleren van de feiten. Alles bleek te kloppen volgens archiefmateriaal en getuigen. ,,Ik kreeg geschiedenisles van iemand die er lijfelijk aan had bijgedragen. Hij was erbij geweest”.

ZWARE DIENSTEN

Terug naar de chronologie, zegt hij weer vanachter zijn laptop. Terug naar het verhaal over Leendert Jonker. Dat begint bij diens opleiding tot marinier in Rotterdam, in 1936. ,,Ze werden fysiek en mentaal zeer goed opgeleid. Hij kwam uit een Zeeuwse tuinderfamilie. Maar door de crisisjaren was daar niet veel werk in te vinden”. Hij meldde zich aan bij het Kops Mariniers en werd gestationeerd op Curaçao. Hier begon de oorlogsdreiging merkbaar te worden. ,,Hij moest er in 1939 olieraffinaderijen bewaken. In september 1939 hadden Frankrijk en Engeland de oorlog verklaard aan Duitsland. Zestien Duitse koopvaardijschepen hadden zich teruggetrokken in de toen nog neutrale haven van Curaçao. Elk schip werd bewaakt door twee mariniers, die postvatten bij de ankers, om te voorkomen dat ze zouden uitvaren. Het waren zware diensten voor het kleine detachement. Mijnheer Jonker, een grote goed afgetrainde marinier viel 25 kilo af en woog nog naar 60 kilo.” De mariniers kregen ondersteuning van de lokale bevolking.

In november 1940 werd vanuit Engeland een oproep gedaan om zich vrijwillig aan te melden bij de Marine Luchtvaart Dienst. ,,Mijnheer Jonker wilde zijn steentje bijdragen en vertrok met een groep van vijftig mariniers naar Cardiff: een gevaarlijke reis tussen de wrakstukken door van schepen die door Duitse U-boten tot zinken waren gebracht.

Vandaar ging het per nachttrein naar Holyhead waar een kolonie Nederlanders verbleef", aldus Bakker.

KOEPELTJE

Vijftien mariniers werden geselecteerd voor de opleiding tot boordschutter en kregen hun brevet. Onder hen Leendert Jonker. ,,Mijnheer Jonker werd gevraagd militaire training te geven aan Nederlandse vissers, die daar ondergebracht waren. Die waren na een oproep van de Nederlandse regering uit kustplaatsen als Katwijk, Scheveningen, Noordwijk, Maassluis en IJmuiden met hun trawlers overgestoken. Er waren ook vissersmensen die tijdens het vissen spontaan hun steven richting Engeland hadden gewend.
Hij marcheerde met hen over de boulevard van Holyhead. De vissers werden met hun boten ingezet aan de westkust van het Verenigd Koninkrijk, en hebben daar belangrijk werk verricht door de konvooiroutes – de levensaders - vrij te houden van mijnen".

Maar Jonker kreeg al snel opdracht om zich als boordschutter te melden in het Schotse Leuchars, waar het 320 squadron van de Marine Luchtvaart Dienst toen haar basis had. In het begin werd er gevlogen met Hudsons, een omgebouwd passagiersvliegtuig van Lockheed, dat vooral werd ingezet bij de kustbewaking en het opsporen en vernietigen van vijandelijke schepen langs de kusten van Nederland, Noorwegen en de Duitse bocht.

Vijf dagen later, op 30 augustus 1941, sneuvelde Jonkers eerste vriend, een van de vijftien Nederlandse boordschutters afkomstig van het Korps Mariniers. ,,De boordschutters waren niet te benijden", aldus Bakker. ,,Zij moesten het toestel beschermen tegen aanvallen van de Duitse jagers". Hij schetst met veel inlevingsgevoel hun penibele omstandigheden. ,,Ze zaten in een nauw koepeltje van plexiglas, bovenop de rug van het vliegtuig. De vluchten duurden zo`n vijf, zes uur. Probeer je eens voor te stellen hoe dat geweest moest zijn. De motoren konden uitvallen, het kon plotseling slecht weer worden, er konden navigatieproblemen ontstaan. Ze zaten daar in een torentje, dat erg koud was door de enorme tochtstromen. Ze kwamen steeds totaal uitgeput terug. Ondanks de eentonigheid moesten ze voortdurend alert blijven omdat ze elk moment onder vuur genomen konden worden door de veel snellere Duitse nachtjagers.

Als dat gebeurde moesten ze allereerst tijdig aanwijzingen geven voor uitwijkmanoeuvres aan de piloot".
De nachtelijke aanvallen van de Hudsons waren gericht op Duitse boten. ,,Hun konvooien werden beschermd door schepen met luchtafweergeschut.
Om een effectieve aanval te kunnen uitvoeren vielen de Hudsons in het begin van de oorlog aan op masthoogte, waardoor er bij het 320 squadron grote verliezen te betreuren waren".

ENORME KLAP

Jonker had aardig wat missies achter de rug toen 'die ene, bijna fatale' kwam: het bombardement op het Duitse vliegveld bij Brest, op 25 oktober 1943.
,,Mijnheer Jonker vloog toen in een Mitchell, een vliegtuig dat moderner en sneller was. De aanval had te maken met de voorbereidingen voor D-day, de landing in Normandië. Het toestel van de formatieleider en tevens commandant van het 320 squadron, Eduard Bakker, kreeg een voltreffer in zijn brandstoftank en explodeerde. De vleugels klapten dubbel naar boven en de kist viel brandend naar beneden. De bemanning was kansloos. Een ander toestel werd meegenomen en stortte in zee. Er kwamen bij deze aanval in totaal vijf bemanningsleden om. Mijnheer Jonker zelf werd door granaatscherven getroffen, vanaf zijn nek tot zijn billen. Zijn ellebooggewricht werd weggeschoten, zodat zijn onderarm aan een velletje aan zijn lichaam bleef bungelen", aldus Bakker.
Ondanks de enorme klap die het toestel te verduren kreeg, heeft men in de cockpit het toestel op zeer heldhaftige wijze toch uit de 'vrille' (een neerwaartse spiraal, red.) weten te krijgen. Met aan boord een zwaargewonde en hevig bloedende Leendert Jonker vloog men terug naar Engeland.

,,Hij moet veel pijn hebben geleden. Het lukte niet om hem een spuit morfine te geven. Maar hij bleef rustig en zei voortdurend via de boordradio dat ze zich geen zorgen over hem hoefden te maken. Terwijl hij de slagader van zijn arm dichtdrukte gaf hij nog de nodige instructies aan de bemanning".
De piloot maakte een zeer knappe noodlanding 'op velgen' op het vliegveld van het Engelse Exeter. ,,Toen bleek dat het toestel zwaar verwrongen was, zodat het heel moeilijk was om de zwaargewonde Jonker er uit te krijgen. De chirurgen wilden zijn arm amputeren maar hij smeekte dat niet te doen. De enige mogelijkheid om zijn arm te behouden was een nog nooit eerder uitgevoerde operatie. Jonker had het geluk dat er professoren naar Zuid-Engeland waren overgekomen omdat D-day aanstaande was. Daardoor slaagde het medische experiment".
Van de drie aanwezige zenuwen in de arm waren er nog twee intact, zodat maanden later ook de armfuncties weer hersteld konden worden. ,,Een Canadese professor heeft die zenuwoperatie, enige weken voor D-day - op 20 mei 1944 - uitgevoerd, met als resultaat dat Mijnheer Jonker zijn arm weer goed kon bewegen".
Bakker vond ook dit aspect fascinerend en nam – weer in het kader van zijn onderzoek - contact op met een kolonel-chirurg in het Nijmeegse Radboudziekenhuis. Die bevestigde dat het inderdaad een medisch succesverhaal is. Leendert Jonker werd van de weeromstuit uitgenodigd voor een medisch congres in Nijmegen, waar men die operatie als case wilde gebruiken.

HOOG BEZOEK

Terug naar de chronologie. Naar de jaren veertig van de vorige eeuw. ,,Mijnheer Jonker kreeg tijdens zijn verblijf in Engelse ziekenhuizen hoog bezoek, onder ander van het complete Britse Koningshuis, inclusief de dochters Margaret en Elisabeth, de huidige koningin. En ook van Churchill aan wie hij werd voorgesteld als een van de dapperste soldaten tijdens de Tweede Wereldoorlog en die hem twee grote Cubaanse sigaren gaf".

Leendert Jonker, die tot aan zijn pensioen in dienst bleef van de marine, keerde in 1947 terug naar Nederland, nadat hij gezinnen die in 1940 naar Engeland waren overgestoken had geholpen ook ‘terug’ te verhuizen.

Het verhaal over deze veteraan is daarmee nog niet afgelopen. ,,Zijn arm blijft nog dagelijks opspelen. Die doet vooral bij wisselende weersomstandigheden vreselijk veel pijn.
Hij gebruikt dan pijnstillers om te kunnen slapen”, aldus Bakker.
Ook voor Everard Bakker zelf is het verhaal nog niet uit. Hij wil een boek publiceren over de belevenissen van Jonker, waarvoor hij sponsors en een uitgever zoekt. ,,Alles wat hij vertelde bleek juist te zijn. Met zijn verhaal geeft hij een uniek inzicht in de Nederlandse krijgsgeschiedenis”, vindt hij. Daarnaast beschouwt hij het verhaal als eerbetoon aan het groepje Nederlandse boordschutters. ,,In het volle besef dat iedere vlucht de laatste kon zijn, stapten ze iedere keer weer in hun toestel. Deze mensen verdienen veel respect”, aldus Bakker.

Prinses Irene Brigade en de dagen na D-day

De gevechtskracht van de Princes Irene brigade was voor een groot afhankelijk van 100 mariniers

Om te kunnen deelnemen aan de acties tegen Japan in Azië, werd in 1943 in de Verenigde Staten een mariniersbrigade naar Amerikaans model opgericht. Van deze mariniersbrigade werden er in maart 1944 ongeveer 100 mariniers teruggestuurd naar Engeland en tijdelijk gedetacheerd bij de Prinses Irene Brigade, die onderbemand was.

Deze eenheid ging op 6 augustus 1944 in Normandië aan land en nam deel aan de bevrijding van Zuid-Nederland.
De Prinses Irenebrigade maakte niet direct op 6 juni de overtocht naar het Europese vasteland. De eenheid zette op 8 augustus voet aan wal in Normandië, onder bevel van luitenant-kolonel A.C. de Ruijter van Steveninck. De brigade nam deel aan de strijd in Noord-Frankrijk. Op 26 augustus bevrijdde het Pont Audemer, tussen Rouen en Le Havre. De Fransen schrijven deze bevrijding van het plaatsje toe aan de Nederlanders, ook al beweerden de Belgen enkele jaren geleden dat de prestatie op het conto kwam van het tweede peloton van het Belgische Eskadron pantserwagens.[bron?] Volgens generaal Rudi Hemmes, destijds zelf ter plekke, ging het echter om Belgische voertuigen met daarin Nederlandse soldaten
De PIB. lande met 1200 Irenemannen te Arromanches in Frankrijk. Op 12 augustus nam de Brigade deel aan de gevechten bij Pont-Audemer en Saint-Côme. Daar, en later ook in België, werd de strijd aangebonden met de Duitse troepen die de geallieerden probeerden tegen te houden. Ook nam de Brigade deel aan Operatie Market Garden en vocht zij in Zeeland en in Hedel. De PIB was onder meer betrokken bij de bevrijding van Tilburg (25 oktober) en Den Haag (8 mei).
In juni 1945 werd de detachering van de mariniers bij de PIB opgeheven .

MTB’s

Verder waren **dertien Nederlandse motortorpedoboten** betrokken om landingsschepen te beschermen en nam een serie schepen van de Nederlandse koopvaardij deel.

Het ontstaan van de motortorpedobootdienst

De aanschaf van de vier motortorpedoboten Arend, Valk, Sperwer en Buizerd vormde het begin voor de later op te zetten motortorpedobootdienst. De vier schepen werden aangeschaft voor 100.000 gulden, die beschikbaar waren gesteld uit het Prins Bernhardfonds. De vier schepen werden ingedeeld bij de Britse 9de MTB-flottielje.
Begin augustus 1943 bestond de behoefte om het aantal motortorpedoboten uit te breiden. De Britse schepen van de 9e MTB-flottielje werden overgenomen, waardoor de 9de MTB-flottielje volledig Nederlands werd
De 2de flottielje vindt zijn oorsprong in de Britse 9de MGB-flottielje. Eén van de schepen van de 9de MGB-flottielje was Hr. Ms. MGB 114 (MTB 433), die was aangeschaft ter vervanging van Hr. Ms. TM 51. In de herfst van 1943 werden de schepen van die flottielje omgebouwd tot motortorpedoboten, omdat er al een 9de MTB-flottielje was werd de flottielje hernoemd tot 2de MTB-flottielje. Door de Nederlandse marine werd besloten dat de overige 4 schepen, drie door Britten bemand en 1 door Polen, van de flottielje door Nederlanders zou worden bemand en dus volledig Nederlands zou worden. Die 2de MTB-flottielje kwam onder commando te staan van luitenant ter zee De Looze. De ombouw van de schepen tot motortorpedoboten heeft echter nooit plaatsgevonden

Hr.Ms. Arend

De 9de flottielje, …. Het 9de MTB flottielje bestond uit 10 motortorpedoboten.

Hr.Ms. Arend (*MTB 203*) (1942-1944)

Hr.Ms. Valk (*MTB 204*) (1942-1944)

Hr.Ms. Sperwer (*MTB 235*) (1942-1944)

Hr.Ms. Buizerd (*MTB 240*) (1943-1944)

Hr.Ms. Kemphaan (*MTB 202*) (1943-1945)

Hr.Ms. Gier (*MTB 229*) (1943-1944)

Hr.Ms. Stormvogel (*MTB 231*) (1943-1944)

Hr.Ms. Havik (*MTB 236*) (1943-1944)

2de MTB-flottielje

Het 2de flottielje bestond uit 5 motorkanonneerboten. De schepen van het 2de flottielje kregen een dierennamen zoals de schepen van het 9de flottielje. Dit komt waarschijnlijk doordat voor de schepen uit het 9de flottielje, net als alle Engelse MTB's, alleen de MTB-nummers werden gebruikt.

Hr. Ms. *MTB 418* (MTB 418) (1944-1945)

Hr. Ms. *MTB 432* (MTB 432) (1944-1945)

Hr. Ms. *MTB 433* (MTB 433) (1944-1955)

Hr. Ms. *MTB 436* (MTB 436) (1944-1945)

Hr. Ms. *MTB 437* (MTB 437) (1944-1945)

Hospitaalschip Batavier II

In de ochtend van 6 juni verzamelen de militairen zich voor de kust van Normandië om vanuit zee het door Duitsland bezette deel van Europa te bevrijden. Achter die oorlogsvloot ligt dan de Batavier II, een hospitaalschip met aan boord bootsman Van der Steen.
Na uren wachten hoort Van der Steen boven de kust zwaar geschut -

bommen naar beneden vallen als pepernoten. Vanwege de hevige gevechten kunnen ze niet ‘landen’. Pas na nog eens twee uur wachten, kan de Batavier II richting de gevechtswateren. Daar ziet Van der Steen duizenden gesneuvelde militairen liggen: sommige zijn door de armen geschoten, andere kermen vanwege hevige buikwonden - het is onmenselijk. Hij haalt ze op en brengt ze naar het hospitaalschip.
Op dat moment schalt vijfhonderd kilometer verderop in Nederland een stem door de radio: “Hier, Radio Oranje, stem van strijdend Nederland. Troepen van het geallieerde expeditieleger zijn heden morgen geland op de Franse Kust.

Marine	Luchtmacht	Landmacht

Middelen
 	
• 138 oorlogsbodems
• 221 torpedojagers, fregatten, korvetten
• 287 mijnenvegers
• 495 kustvaarders
• 58 onderzeebootjagers
• 4.000+ landingsvaartuigen
• 441 hulpschepen en kleine boten
• 864 vrachtschepen
• 300+ andere vaartuigen
Strijdkrachten
 	
• Op de oorlogsbodems
  ○ 112.824 Britten
  ○ 52.889 Amerikanen
  ○ 4.988 andere geallieerden
	Middelen
	
	• 11.590 vliegtuigen
	  ○ 5.510 Brits-Canadees
	  ○ 6.080 Amerikaans
	• 3.500 zweefvliegtuigen
	Strijdkrachten
	
	• 31.000 piloten (luchtlandingstroepen en bemanning **niet** meegerekend)
		Middelen
		
		• 20.000 voertuigen (waaronder iets meer dan 1000 tanks)
		Strijdkrachten
		Amerikaanse sector
		
		• Totaal aantal invasietroepen in Amerikaanse sector: **57.500**, waarvan:
		  ○ *Utah Beach:* 23.250
		  ○ *Omaha Beach:* 34.250
		Britse sector
		
		• Totaal aantal invasietroepen in Britse sector: **75.215**, waarvan:
		  ○ *Gold Beach:* 24.970
		  ○ *Sword Beach:* 28.845
		  ○ *Juno Beach:* 21.400
		Luchtlandingstroepen
		
		• Totaal aantal luchtlandingstroepen: **23.490**, waarvan:
		  ○ Amerikanen: 15.500
		  ○ Britten en Canadezen: 7.990
		Totaal
		
		• Totaal aantal invasietroepen op D-Day: **156.205** man

Operatie Neptune

Operatie Neptune was de maritieme tegenhanger van Operatie Overlord, de geallieerde landing in Normandië die op 6 juni 1944 begon, de dag die beter bekend staat als D-Day. Alle maritieme operaties bij Normandië vanaf 6 juni tot 90 dagen daarna, zoals het transport van de troepen en voertuigen, het escorteren van de landingsvaartuigen, het beschieten van de Duitse posities, het vegen van mijnen, de amfibische landingen zelf, de afleiding van de Duitse marine en luchtmacht en de verdere bevoorrading over zee werden aangeduid met de codenaam Neptune. Ook de aanleg van twee tijdelijke havens

met als codenaam Mulberry en vijf golfbrekers, die aangeduid werden met de codenaam Gooseberry, ressorteerden onder Operatie Neptune.

De Nederlandse bijdrage aan Operatie Neptune bestond uit de deelname van vier oorlogsschepen, twee tankers, twaalf vracht- en transportschepen, twaalf sleepboten, acht visserstrawlers en tientallen kustvaartuigen.

Op 1 juli 1940 was in Londen het Netherlands Shipping & Trading Committee (NSTC) of de Nederlandse Scheepvaart en Handelscommissie opgericht. Deze commissie zag toe op de Vaarplichtwet, een wet die Nederlandse zeelieden verplichtte in oorlogstijd door te varen aan boord van hun eigen schip of een ander geallieerd vaartuig. Bij iedere Nederlandse zeeman stond de NSTC al snel bekend als de Shipping.
Nederlandse schepen die uit hadden kunnen wijken naar Engeland werden ingeschreven bij de NSTC. Hierdoor konden ze ingezet worden bij oorlogstaken zoals Operatie Dynamo, het evacueren van Britse en Franse troepen uit Duinkerken. De meeste Nederlandse schepen die deelnamen aan Operatie Neptune werden door het Britse Ministry of War Transport ingezet door een speciaal Liberator Charter aan te gaan. Bij dit chartercontract nam de Nederlandse regering alle verplichtingen tegenover de bemanningen van de betrokken schepen op zich. Zoals alle chartercontracten was het Liberator Charter een zogenaamd timecharter, een verhuurperiode voor bepaalde tijd.

Twaalf vrachtschepen en twee tankers

De Nederlandse bijdrage aan Operatie Neptune wat betreft koopvaardijschepen, buiten de sleepboten en de coasters, bestond uit de deelname van twee tankers, twee tot landingsschepen omgebouwde kanaalboten, twee zinkschepen, een aangepast passagiersschip en een zevental vrachtschepen.

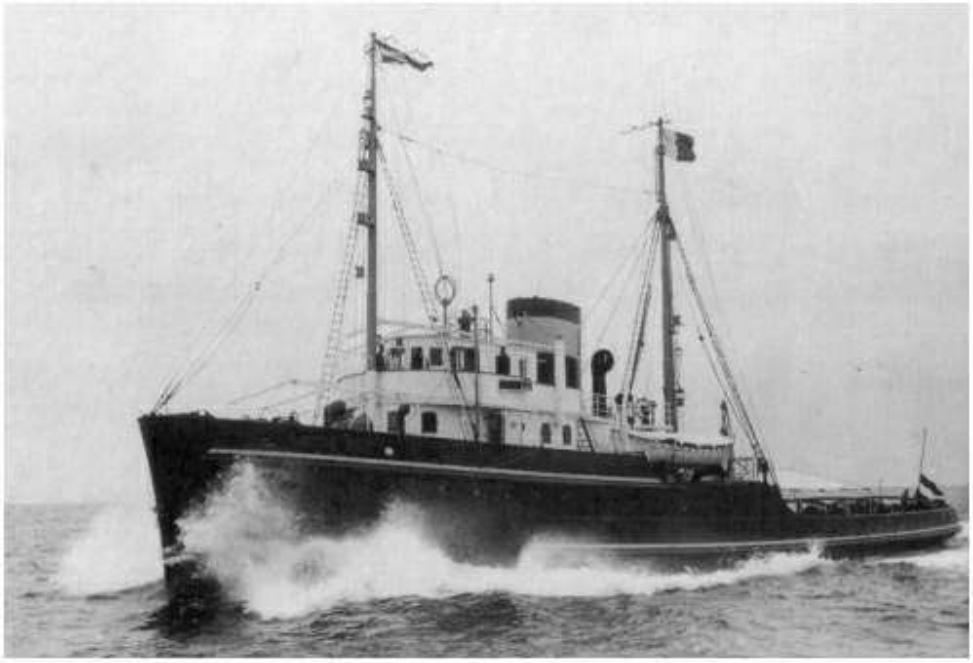
Het ss Parklaan van de rederij N.V. Stoomschip Hannah te Rotterdam was al enige tijd buiten dienst gesteld en opgelegd te Methil, Zuidoost-Schotland. Kapitein A. van Hilten van de Shipping eiste het 3.807 ton grote schip uit 1911 op 21 april 1944 op voor Operatie Neptune. Een Britse bemanning bereidde het schip voor door 3.000 ton zand als ballast in het schip te storten, gaten te boren in de waterdichte schotten en de lieren, de laadbomen, het reserveanker, de reserveschroef en het kanon te verwijderen. Op 25 april nam een Nederlandse bemanning het schip over. In de ruimen werden springladingen geplaatst en er werden kolen geladen. Op 23 mei vertrok de Parklaan met een aantal andere blokschepen naar Oban aan de Schotse westkust, waar alle blokschepen voor Operatie Neptune bijeen kwamen. Aan boord van Hr. Ms. Sumatra werd een bijeenkomst gehouden voor alle kapiteins van de blokschepen. Op D-Day vertrokken de zinkschepen in konvooi richting Normandië en de volgende dag arriveerden zij in de Seinebaai. Op 8 juni werd het ss Parklaan als vierde schip van Gooseberry 3 voor Gold Beach afgezonken.
Het ss Parkhaven van de Van Udens Scheepvaart en Agentuur Mij. te Rotterdam werd eveneens als blokschip opgeëist. Het 4.803 ton grote stoomschip uit 1920 vertrok onder kapitein J. Holstein echter pas begin juli richting Normandië. Het schip moest een gat dichten van 90 meter in Gooseberry 3. Op 10 juli 1944 werd het schip door middel van explosieven op de juiste plek afgezonken nadat het met trossen aan de voor- en achterliggende wrakken was vastgemaakt.
Het ss Vliestroom uit 1912 van 655 ton van de Hollandsche Stoomboot Maatschappij (HSM) te Amsterdam, maakte onder kapitein H.G. Colenbrander haar eerste reis van Zuid-Engeland naar Normandië op 8 juni 1944. Aan boord bevonden zich een lading van 800 ton munitie en 44 Amerikaanse bootwerkers om deze te lossen.

Het Nederlandse schip ging onder uiterst gevaarlijke omstandigheden ten anker bij in Isigny-sur-Mer, in de uiterste zuidoosthoek van Omaha Beach. Door een indirecte bomtreffer liep het schip schade op nog voordat de lading gelost had kunnen worden. Twee dagen later kon de Vliestroom pas naar de juiste lospositie stomen en daar door de Amerikanen worden gelost met behulp van kleine landingsvaartuigen. Daarna vertrok het Nederlandse schip in konvooi terug naar Engeland. De reis heen en weer had maar liefst een week geduurd. De Vliestroom maakte daarna nog achttien reizen naar Normandië om munitie te leveren. Ook het nieuwe motorschip Starkenborgh uit 1941 van de HSM nam deel aan Operatie Neptune als bevoorradingsschip.
De drie stoomschepen van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM), de Euterpe uit 1903 van 1.165 ton, de Theseus uit 1920 van 1.690 ton en de Vulcanus uit 1907 van 1.819 ton, maakten net als de Vliestroom verscheidene tochten van Zuid-Engeland naar Normandië ter bevoorrading van de geallieerden. Zij vervoerden echter minder gevaarlijke ladingen zoals materialen voor genietroepen, telefoonmateriaal en voedingsmiddelen. Het ss Zuiderburgh van Wm. H. Müller & Co. te Rotterdam was de voormalige Maashaven van 2.630 ton uit 1907. De rederij uit Rotterdam had het schip in 1940 overgenomen van de Gebr. van Uden en omgedoopt in Zuiderburgh. Het oude schip behaalde slechts een maximale snelheid van 7 knopen, maar leverde toch talloze vrachten ten behoeve van de geallieerden in Normandië af. Dit begon met het afleveren van munitie, brandstof en levensmiddelen op Utah Beach vlak na D-Day tot de bevoorrading van bevrijdde havens zoals Le Havre, Dieppe, Boulogne, Calais en Gent tot augustus 1945.
Het stoomschip Batavier II, dat als Hr. Ms. Batavier II dienst had gedaan als logementschip voor de Koninklijke Marine in Falmouth, deed tijdens Operatie Neptune dienst als Hospital Carrier. Het gewondentransportschip maakte in totaal 35 maal de overtocht van Cherbourg naar Southampton en vervoerde daarbij 7.086 gewonde en zieke geallieerde troepen.

De beide verbouwde kanaalboten ss Mecklenburg en ms Koningin Emma waren als Landing Ships op D-Day direct betrokken bij de landingen. De Mecklenburg onder kapitein L.M. Meijer, die als Hr. Ms. Mecklenburg dienst had gedaan voor de Nederlandse marine als logementschip, zette als LSI 344 troepen af op Juno Beach. Ook de Koningin Emma, als HMS Queen Emma in Britse dienst onder Captain T.L. Alkin, zette 372 troepen af op Juno Beach. Beide schepen brachten de volgende weken nog meer militairen naar Normandië.
De twee tankers van de Curaçaose Scheepvaart Maatschappij te Willemstad, de Juliana uit 1928 en de Lucita uit 1926 waren zusterschepen met een waterverplaatsing van 3.040 ton. De schepen verzorgden tijdens Operatie Neptune geruime tijd een verbinding tussen Zuid-Engeland en Juno Beach ten behoeve van de brandstofvoorziening. Het enige onder Nederlandse vlag varende Liberty Ship, dat geëxploiteerd werd door de Holland Amerika Lijn (HAL) en de naam Fort Orange had gekregen, werd tijdens Operatie Neptune ingezet voor het vervoer van militair materieel.

Verder worden in sommige bronnen nog de Nederlandse koopvaardijschepen Katwijk, Kelbergen en Wilhelmina genoemd als zijnde schepen die actief waren tijdens Operatie Neptune, maar hier konden verder geen details of zelfs bevestiging van gevonden worden

Twaalf sleepboten



De Ms 'Roode Zee

Om de onderdelen van de Mulberry havens, zoals Phoenix caissons, naar de Normandische kust over te brengen, waren niet minder dan 300 zeesleepboten nodig. De meeste daarvan waren Brits en Amerikaans, maar er waren twaalf sleepboten bij van Nederlandse afkomst of met een Nederlandse bemanning aan boord.

De twaalf Nederlandse sleepboten die aangewezen waren om deel te nemen aan Operatie Neptune waren:

Schip	Eigenaar	Bouwjaar	Water-verplaatsing	Lot
ss Amsterdam	Bureau Wijsmuller	1938	368 ton	December 1960 voor sloop verkocht naar Nieuw Lekkerkerk
ss Antic	Britse Admiraliteit	1943	700 ton	In 1969 gesloopt te Blyth, Engeland
ss Dexterous	Britse Admiraliteit	1942	700 ton	In 1969 gesloopt te Perama, Griekenland
ss Donau	L. Smit & Co.	1910	239 ton	In 1946 gesloopt te Hendrik-Ido-Ambacht
ss Ebro	L. Smit & Co.	1931	268 ton	Op 11 januari 1958 gestrand en vergaan bij Westkapelle
ss Goliath	S.A. de Remorquage á Helice	1925	354 ton	Onbekend
ms Hudson	L. Smit & Co.	1939	294 ton	Museumschip te Maassluis
ms Roode Zee	L. Smit & Co.	1938	468 ton	Op 24 april 1944 getorpedeerd door de Duitse torpedomotorboot S100
ss Seine	L. Smit & Co.	1908	308 ton	In januari 1946 voor sloop verkocht naar Hendrik-Ido-Ambacht
ss Schelde	L. Smit & Co.	1926	360 ton	In oktober 1954 voor sloop verkocht naar Hendrik-Ido Ambacht
ms Thames	L. Smit & Co.	1938	18 april 1940	In november 1964 in de Filipijnen op een rif gelopen
ms Zwarte Zee	L. Smit & Co.	1933	793 ton	In oktober 1966 voor sloop verkocht naar Hendrik Ido-Ambacht

De stoomslepers Amsterdam, Ebro en Schelde werden op 24 augustus 1939 door de Koninklijke Marine gevorderd en respectievelijk in dienst gesteld als bewakingsvaartuigen

Hr. Ms. BV 3, Hr. Ms. BV 38 en Hr. Ms. BV 37.

De Antic en de Dexterous waren Britse sleepboten van de Assurance-klasse, maar waren door de Britse Admiraliteit onder Nederlandse vlag gebracht en voeren met een Nederlandse bemanning van L. Smit & Co. De Goliath van S.A. de Remorquage a Helice te Antwerpen was in mei 1940 uit Zeebrugge ontsnapt, maar de bemanning had geen zeesleepervaring. De Britse Admiraliteit plaatsten daarom kapitein B.C. Weltevrede en zijn bemanning van de verloren gegane Witte Zee (Hr. Ms. BV 5) op dit schip.

De motorzeesleper Zwarte Zee was met 3.300 pk de sterkste zeesleper ter wereld. Tijdens Operatie Neptune nam het schip, behalve Phoenix caissons, regelmatig de Britse monitor HMS Erebus van ruim 7.000 ton op sleep. Dit was niet zo`n probleem voor de sleper, maar het verslepen van het Britse slagschip HMS Warspite van ruim 33.000 ton naar Le Havre, kostte de Zwarte Zee meer moeite. De Nederlandse sleepboot voldeed echter onder alle omstandigheden goed.

De nieuwe zeesleepboot Roode Zee van L. Smit & Co. werd al in maart 1944 aangewezen om dienst te doen voor Operatie Neptune. De sleepboot werd op 24 april 1944 nabij Dungeness door de Duitse torpedomotorboot S 100 getorpedeerd. De bunkerruimte werd getroffen en na een grote steekvlam explodeerde de sleepboot waarna niets meer van het vaartuig werd teruggevonden. Alle vijftien opvarenden van de Roode Zee kwamen bij deze ramp om het leven.

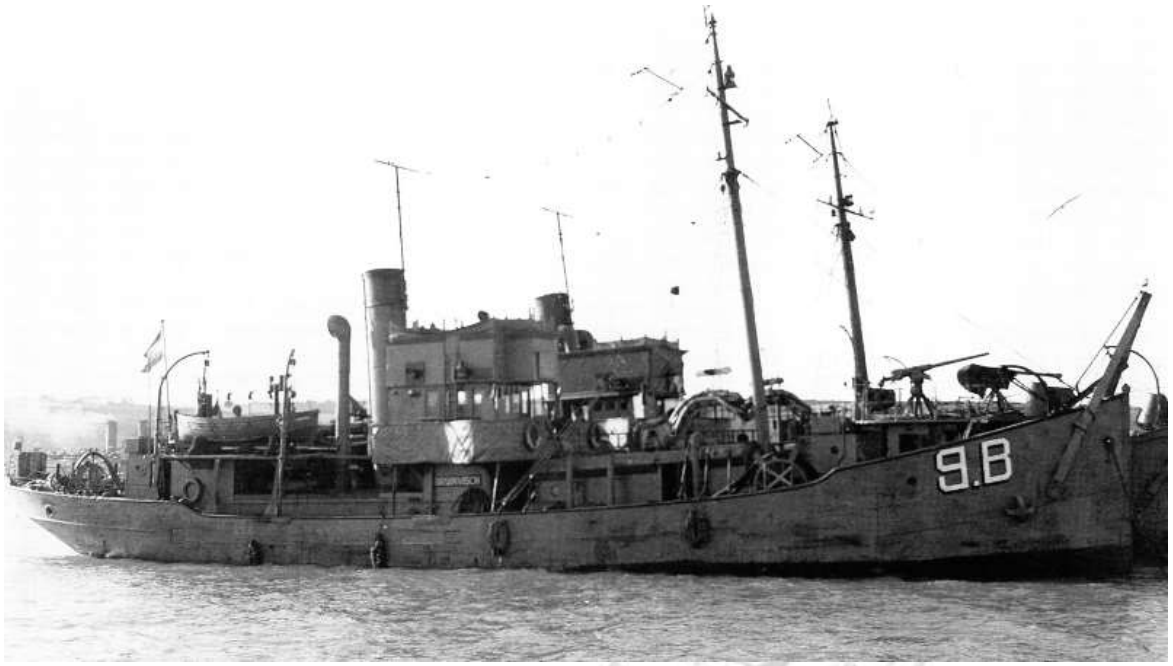
Acht trawlers

De Britse Admiraliteit had een dertigtal trawlers aangewezen, die voorheen dienst hadden gedaan als hulpmijnenvegers, om te fungeren als ‘smoke making trawlers’. Deze schepen waren tijdens Operatie Neptune bestemd om de Mulberry havens en de Gooseberries tegen luchtaanvallen te beschermen door het aanleggen van rookgordijnen. Van deze dertig trawlers waren er zes van Nederlandse afkomst. Dit waren de Bruinvisch, Goeree, Isabel, Jaqueline Clasine, Libra en Maria Elizabeth. Deze vissersschepen waren in het begin van de oorlog in dienst geweest als de Nederlandse hulpmijnenvegers

Hr. Ms. Bruinvisch, Hr. Ms. Goeree (de voormalige Hr. Ms. Dolfijn), Hr. Ms. Isabel, Hr. Ms. Jaqueline Clasine, Hr. Ms. Libra en Hr. Ms. Maria Elizabeth. De schepen werden later, toen de trawlers vervangen werden door motormijnenvegers van de Ameland-klasse en motormijnenvegers van de Duiveland-klasse, overgedragen aan de Royal Navy.

Een andere voormalige Nederlandse hulpmijnenveger, de En Avant, sleepte de Britse minionderzeeboot HMS X 23, die dienst gedaan had als navigatiebaken voor Juno Beach, terug naar Portsmouth. De En Avant had als hulpmijnenveger Hr. Ms. En Avant bij de Koninklijke Marine gediend van juni 1940 tot mei 1943. Vanaf 26 september 1939 was het vissersschip in Nederlandse dienst geweest als bewakingsvaartuig Hr. Ms. BV 42.

De achtste Nederlandse trawler die betrokken was bij Operatie Neptune was de Uiver. Het schip was ingedeeld als netpoortlegger in de Amerikaanse sector. De taak van de Uiver was het leggen van netversperringen tegen Duitse U-boote en torpedo`s. De Uiver had van 17 oktober 1940 tot 23 november 1942 dienst gedaan als hulpmijnenveger Hr. Ms. Uiver.



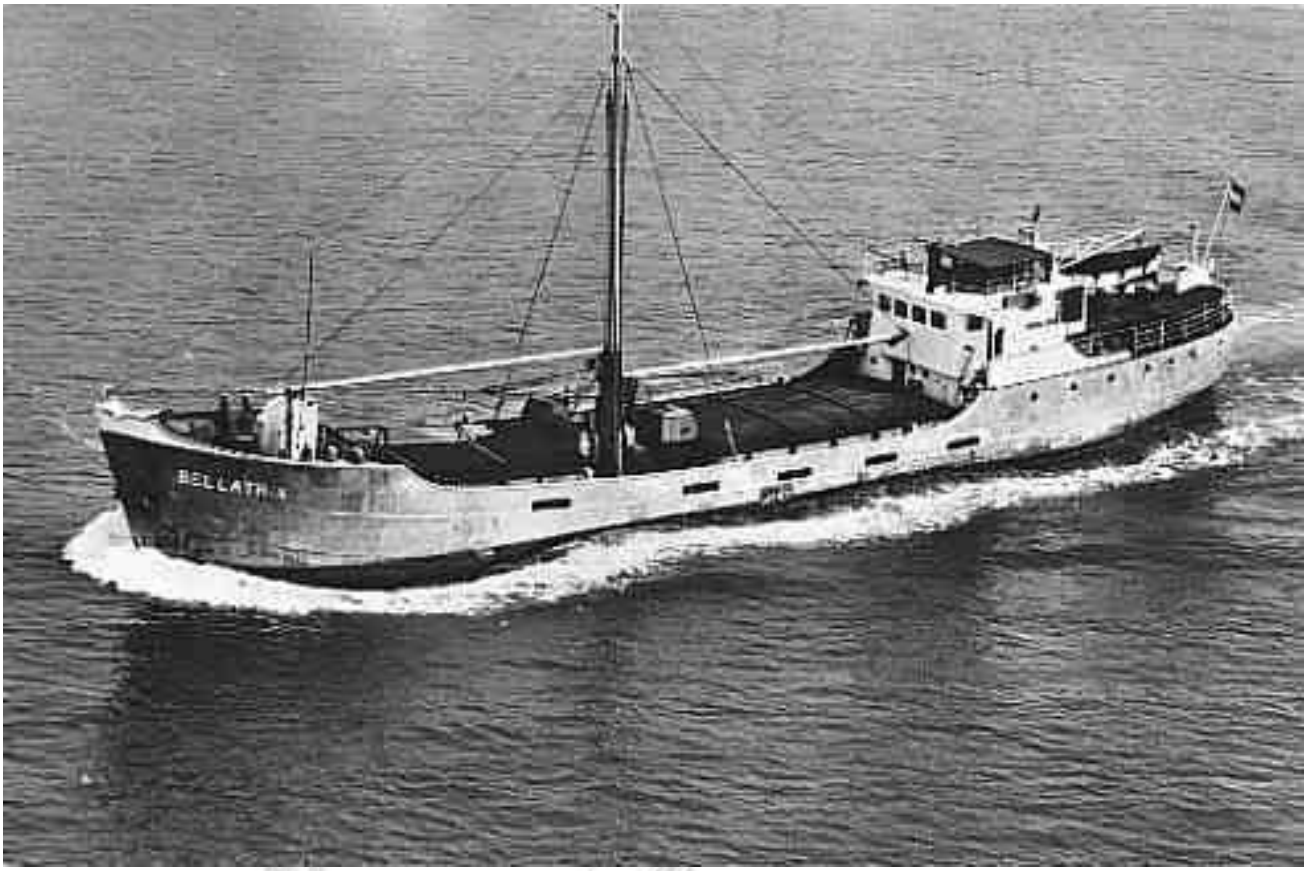
De Bruinvisch kon in mei 1940 ontkomen naar Engeland waar de trawler werd gevorderd en in Milford Haven, Wales, werd omgebouwd. Op 26 augustus 1941 werd het aangepaste schip in dienst gesteld als hulpmijnenveger en nam deel aan mijnenveegoperaties in de zeeën rond Groot-Brittannië. Op 28 maart 1944 werd het schip uit dienst gesteld en overgedragen aan de *Royal Navy*. Tijdens Operatie Neptune werd het schip door de Britten gebruikt als rookmaker tegen luchtaanvallen.

Coasters

De Nederlandse coasters maakten deel uit van de honderden schepen tellende vloot van geallieerde kustvaarders. De schepen hadden allerlei taken, maar in hoofdzaak werden zij ingezet als transportschepen. Ondanks hun beperkte laadvermogen waren de coasters de ideale schepen voor dit doel omdat zij door hun geringe diepgang konden aanleggen in pas veroverde kleine haventjes zoals Ouistreham, Courseulles-sur-Mer en Port-en-Bessin. Sommige kapiteins kregen zelfs opdracht om hun schip bij hoogwater op het strand te zetten zodat het bij eb direct gelost kon worden. Een aantal Nederlandse coasters maakten de oversteek van Zuid-Engeland naar Normandië slechts één of een paar maal, maar andere maakten tientallen keren deel uit van konvooien die geallieerd materiaal overbrachten. Een klein aantal Nederlandse kustvaarders, zoals de Barendsz, Noord-Stad, Urmajo en Hondsrug, deden alleen dienst als pompboot ten behoeve van het leegpompen van de Phoenix caissons van de Mulberry havens.

Hieronder volgt een overzicht van alle Nederlandse coasters die betrokken waren bij Operatie Neptune. Sommige komen in geen enkel overzicht in de Nederlandse literatuur voor omdat zij gebouwd werden onder een andere naam. Andere zijn niet in de lijsten terug te vinden omdat zij niet op basis van timecharter ingehuurd waren, maar direct van Nederlandse reders. Verder worden sommige coasters nergens vernoemd omdat zij pas maanden na D-Day actief waren voor Operatie Neptune, maar zoals gezegd duurde deze maritieme operatie tot 90 dagen na 6 juni 1944. Als bij het onderstaande overzicht bij Einde timecharter niets vermeld staat, kan dit betekenen dat deze datum niet bekend is of dat het schip niet onder timecharter ingehuurd was.

De Coaster Bellatrix



Lili Marleen / Marlene Dietrich

https://youtu.be/Q56QzGcAKZc

Schip	Bouwjaar	Water-verplaatsing	Einde timecharter	Lot
Actinia	1938	445 ton	15 juli 1945	In 1974 gesloopt te Dortmund, Duitsland
Agiena	1936/1937	415 ton	1 juni 1945	In 1958 gezonken in Engelse wateren na een aanvaring
Alcyone	1938	420 ton	juni 1945	Onbekend, vanaf 1999 niet meer vermeld in Lloyds Register
Amazone	1939	320 ton	29 juni 1945	In 1963 gezonken na een aanvaring in het Kanaal
Antilope	1939	270 ton	1 juni 1945	In 1971 voor sloop verkocht naar Hendrik-Ido-Ambacht
Att-S	1937	650 ton	augustus 1945	In juni 1980 voor sloop verkocht
Barendsz	1931 als Apollinarus VI	365 ton		Op 7 december 1963 gezonken na een aanvaring op de Elbe
Bellatrix	1939	325 ton	1 juni 1945	In 1986 te Nigeria gesloopt
Borneo	1937	418 ton		In 1983 gesloopt te Sufa, Fiji
Brem	1939 als Fram	545 ton	1 juni 1945	In 1974 gesloopt te Gotenburg, Zweden
Coen	1935	365 ton	1 juni 1945	In februari 1972 gesloopt te Krimpen a/d IJssel
Confid	1930/1931 als Gier	330 ton		In juni 1972 gesloopt te Hamburg, Duitsland
Cresendo	1938	435 ton	juni 1945	In 1971 gesloopt te Nieuw-Lekkerland
Da Costa	1937	290 ton	juni 1945	Op 21 november 1986 gezonken tijdens een storm in de Caribische Zee

Despatch	1931 als Atlas	255 ton	juni 1945	In 1993 door Lloyds uit register verwijderd
Doggersbank	1939	208 ton	1 juli 1945	In 1972 tijdens een storm in Frankrijk gezonken
Drittura	1929	230 ton	1 juni 1945	Onbekend
Duurswold	1936	255 ton		In 2010 geschrapt uit Lloyds Register
Erna	1940	430 ton		Op 30 juni 1957 in Zuid-Afrika aan de grond gelopen en gesloopt
Evertsen	1930 als Flying Scotsman	545 ton		Op 17 mei 1971 op de Spaanse noordoostkust op de rotsen gelopen
Express	1929	240 ton		In juli 1981 te Zierikzee gesloopt
Fiducia	1939	320 ton		In juli 1973 gesloopt te Nieuw Lekkerland
Helvetia	1939	310 ton	1 juni 1945	Eind 1972 gesloopt te Leer, Ierland
Heron	1938	330 ton	juni 1945	In juni 1987 gesloopt in Zeeland
Hondsrug	1937 als Anbeja	285 ton	juni 1945	Lloyds registratie vervallen in 1995
Houtman	1931 als Flying Norseman	545 ton		Op 12 juni 1964 bij Honfleur gezonken na een aanvaring met een wrak
Inspecteur Mellema	1939	320 ton	1 juni 1945	Onbekend
Jan Brons	1939	540 ton		Op 12 oktober 1945 na een aanvaring gezonken in het Kanaal
Jola	1935	330 ton	1 juni 1945	In maart 1984 gesloopt te Graasten, Denemarken
June	1938 als Ransel	560 ton	1 juni 1945	Op 22 januari 1965 gezonken in de Botnische Golf
Mulan	1931	300 ton		In 1963 gesloopt te Port Glasgow, Schotland
Nato	1939	550 ton	31 augustus 1945	In 1991 gesloopt
Nettie	1937	655 ton		In 1997 geschrapt uit Lloyds Register
Nezo	1939	270 ton	1 juni 1945	Onbekend
Njord	1939	425 ton		Op 7 november 1974 op de Noordzee gezonken na slagzij
Noord-Stad	1931	360 ton	1 juni 1945	Op 13 maart 1980 in Noorse wateren gezonken na stranding
Omlandia	1937	530 ton	1 juni 1945	In juni 1973 gesloopt te Gent, België
Oosterhaven	1941 als Empire River	342 ton		In 1998 door Lloyds uit register verwijderd
Pacific	1938	400 ton		Op 26 maart 1945 in de baai van Falmouth getorpedeerd door U-399
Patria	1937	420 ton	juni 1945	In januari 1989 voor sloop verkocht naar Perama, Griekenland
Rose Marie	1939 als Niagara	510 ton		In 1980 gesloopt te La Coruna, Spanje
Sambre	1929/1930	558 ton	juli 1945	Eind 1970 gesloopt te Krimpen a/d IJssel
Sparta	1940	325 ton	1 juni 1945	Op 17 oktober 1949 gezonken na stranding in de Finse Scheren
Surte	1939	310 ton	1 juni 1945	Onbekend
Tilly	1939	445 ton		In juni 1971 gesloopt te Schotland
Ton-S	1937	650 ton		In augustus 1971 voor sloop verkocht naar La Spezia, Italië
Triton	1935	375 ton	1 juni 1945	Onbekend
Tromp	1932 als Flying Dutchman	545 ton		Op 8 december 1946 in Deense wateren op een mijn gelopen en gezonken
Urmajo	1937	405 ton		In 1998 door Lloyds uit register verwijderd
Van Brakel	1929 als Zuid-Beijerland	550 ton		In oktober 1965 gezonken bij Sicilië na stranding
Vida	1935	375 ton	19 november 1945	In juni 1972 gesloopt te Ferrol, Spanje
Walenburgh	1938	765 ton		In 1985 in Griekenland gesloopt
Wegro	1938	310 ton	1 juni 1945	Eind 1972 gesloopt te Milton Creek, Engeland
Westerhaven	1942 als Empire Reynard	325 ton		In april 1974 gesloopt te Hull, Engeland
Westland	1931	636 ton		Op 30 januari 1953 tijdens een storm gezonken op de Noordzee
Wilja	1939	275 ton	juni 1945	In 1997 door Lloyds uit register verwijderd
Zeeland	1930	600 ton		Op 25 mei 1971 vergaan bij Punta Imperatore bij Napels

Zeemeeuw	1927	270 ton		Op 22 september 1981 afgezonken bij Borga, Golf van Finland
Zuiderhaven	1941 als Empire Sound	351 ton		In 1986 afgezonken
Zuidland	1931	636 ton		In 1976 gesloopt te Vado Ligure, Italië

Coaster Despatch

De Nederlandse bijdrage aan Operatie Neptune was klein, maar zeker niet onbelangrijk. De Nederlandse bemanningsleden van de oorlogsschepen, koopvaardijschepen, tankers en sleepboten waren ervaren zeelieden en de meesten van hen hadden, door de Vaarplichtwet, ook ervaring met het varen in oorlogstijd. Vooral dankzij de bemanningen waren de Nederlandse schepen, ook al waren zij misschien oud of langzaam, zeer geschikt voor een operatie zoals Neptune.

Nederlandse Mijnenvegers

De Duitsers gebruikten vanaf 1939 massaal magnetische mijnen. Deze, op de bodem rustende objecten, kwamen tot ontploffing als een magnetisch veld, in de vorm van een stalen schip, passeerde. Vanaf het begin van de Tweede Wereldoorlog werd bovendien de akoestische mijn vaak ingezet. Deze eveneens op de bodem gelegde mijnen explodeerden als een verdragend geluid onder water, zoals dat van een scheepsschroef, werd opgevangen. Deze nieuwe uitvindingen vroegen om nieuwe vormen van bestrijding. In Groot-Brittannië werd hiertoe een groot aantal eenvoudige houten motormijnenvegers gebouwd die uitgerust konden worden met LL-tuig tegen magnetische en Hammerblock-tuig tegen akoestische mijnen. In totaal zijn 19 van dergelijke vaartuigen door de Nederlandse marine overgenomen.
In de loop van 1943 werden de gevorderde vissersboten in Groot-Brittannië vervangen door de houten motormijnenvegers van de Ameland-klasse en de houten motormijnenvegers van de Duiveland-klasse. De motormijnenvegers voerden tot het einde van de oorlog allemaal Britse FY-boegnummers. De meeste trawlers werden

overgedragen aan de Royal Navy en na de oorlog teruggegeven aan de rechtmatige eigenaren.
Eind 1944 waren twee flottieljes in dienst bij de Nederlandse Mijnendienst in Groot-Brittannië, die opereerden vanuit Great Yarmouth en Harwich. Het eerste flottielje bestond uit motormijnenvegers van 105 voet, type Ameland. Deze schepen waren uitgerust met een zogenaamd LL-tuig tegen magnetische mijnen en een Hammerblock-tuig tegen akoestische mijnen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren alle schepen van deze klasse actief in Britse wateren waar zij ingezet werden bij verschillende mijnenveegoperaties. Hr. Ms. Putten, Texel (II), Terschelling (II), Beveland en Vlieland namen van 2 november tot 24 november 1944 deel aan operatie Calender. Deze operatie had als doel het mijnenvrij maken van de Westerschelde zodat de bevrijde havenstad Antwerpen bereikbaar werd. Tijdens de operatie werden 229 grond- en 38 verankerde mijnen geruimd. Na de Tweede Wereldoorlog werden de schepen van de Ameland-klasse ingezet om de Nederlandse territoriale wateren te zuiveren van mijnen.

Klasse overzicht

Naam	Britse naam	Bouwwerf	In dienst gesteld	Naamseinen
Hr. Ms. Ameland	MMS 231	J.W. & A. Buckham, Brixham	21 december 1942	FY231, MV5, M861
Hr. Ms. Beveland	MMS 237	Wivenhoe Shipyard Ltd.	12 april 1943	FY237, MV6, M862, A897
Hr. Ms. Marken (I)	MMS 227	F. Curtis, Looe	19 oktober 1942	FY227
Hr. Ms. Marken (II)	MMS 54	Herd & McKenzie, Buckie	23 augustus 1944	FY54, MV7, M863, A899
Hr. Ms. Putten	MMS 138	J.W. & A. Buckham, Brixham	10 mei 1943	FY138, MV8, M864
Hr. Ms. Rozenburg	MMS 292	F. Curtis Ltd., Charleston	5 april 1943	FY292, MV9, M865
Hr. Ms. Terschelling (I)	MMS 174	J.W. & A. Buckham, Brixham	6 juli 1942	FY174
Hr. Ms. Terschelling (II)	MMS 234	J.L. Bolson & Sons, Poole	21 juni 1943	FY234, MV10, M866
Hr. Ms. Texel (I)	MMS 173	Herd & McKenzie, Buckie	24 mei 1942	FY173
Hr. Ms. Texel (II)	MMS 73	East Anglian Constructors, Oulton Broad	12 november 1942	FY73, MV11, M867
Hr. Ms. Vlieland	MMS 226	Herd & McKenzie, Buckie	5 oktober 1942	FY226, MV12, M868

Hr.Ms. Rozenburg met Engels naamsein FY292

Het tweede flottielje houten motormijnenvegers bestond uit de 126 voet lange Duiveland-klasse. Deze mijnenvegers waren uitgerust met het veegtuig tegen verankerde mijnen, het Oropesa-tuig, het LL-tuig tegen magnetische mijnen en het Hammerblock-tuig tegen akoestische mijnen. De 126 voet mijnenvegers waren een vergrote versie van de 105 voet schepen en waren bovendien zeewaardiger. Tijdens de Tweede Wereldoorlog namen de acht Nederlandse 126 voeters deel aan mijnenveegoperaties in Britse wateren als onderdeel van het *203rd Minesweeper Flotilla* dat opereerde vanuit Yarmouth en Harwich. In september 1944 was het flottielje actief voor de kust van Oostende om de vaarroutes naar deze pas bevrijde haven te ontdoen van mijnen. Vanaf 5 mei 1945 deden zij dit voor de Nederlandse kust.

Klasse overzicht

Naam	Britse naam	Bouwwerf	In dienst gesteld	Naamseinen
Hr. Ms. Duiveland	MMS 1074	Wivenhoe Shipyard Ltd.	3 april 1944	FY1044, MV13, M821
Hr. Ms. Overflakkee	MMS 1046	Richard Crowns Iron Works, Lowestoft	4 maart 1944	FY1046, MV14, M822
Hr. Ms. Schokland	MMS 1082	J.S. Doig, Grimsby	10 januari 1944	FY1082, MV15
Hr. Ms. Tholen	MMS 1014	P.K. Harris, Appledore	20 juni 1943	FY1014, MV16, M823
Hr. Ms. Voorne	MMS 1043	Humphrey & Smith, Grimsby	12 augustus 1943	FY1043, MV17, M824
Hr. Ms. Walcheren	MMS 1042	J.S. Doig, Grimsby	22 december 1943	FY1042, MV18
Hr. Ms. Wieringen	MMS 1025	Humphrey & Smith, Grimsby	14 mei 1943	FY1025, MV18
Hr. Ms. IJsselmonde	MMS 1026	J.S. Doig, Grimsby	7 juni 1943	FY1026, MV20, M825

Hr.Ms. Wieringen met Engels naamsein F1025

Mijnenvegen voor Operation Neptune

Voor Operatie Overlord kon beginnen, en het zee onderdeel Operatie Neptune, moesten zoveel mogelijk zeemijnen geruimd worden in de doorvaart routes. Een maand voor D-Day werden door de mijnendienst van de Koninklijke Marine op één dag 22 mijnen onschadelijk gemaakt. Dit gevaarlijke 'klusje' kostte op 20 mei, 1944 negentien opvarenden, van de twintig koppige bemanning, van de Hr.Ms. Marken het leven toen hun mijnenveger tot zinken werd gebracht door een akoestische zeemijn

DE VLIEGENDE HOLLANDER

WEEKBLAD VERSPREID DOOR DE GEALLIEERDE LUCHTMACHT — No. 35. DONDERDAG 8 JUNI 1944

Landingen der Gallieerden in Normandië

Communiqué No. 1 van het Hoofdkwartier der Geallieerde Expeditie-legers:

"Onder het opperbevel van Generaal Eisenhower zijn Geallieerde zeestrijdkrachten, gesteund door een sterke luchtmacht, vanmorgen begonnen Geallieerde troepen aan land te zetten op de Noordkust van Frankrijk."

6 Juni 1944 — 9.30 uur.

EISENHOWER TOT EUROPA

Minister Gerbrandy spreekt tot het volk van Nederland

Bristol 0 100 Km Chatham Duinkerken Dover Calais Southampton Portsmouth Newhaven Boulogne Weymouth Cherbourg Dieppe Abbeville Amiens Barfleur St Vaast Marcouf Havre Guernsey Jersey Trouville Villers Caen Rouaan

De bevrijding van Europa is begonnen

Van enkele knipsels is de bron onbekend, daarvoor mijn dank.

Tevens dank aan Johannes Kaauw en Ben de Booij

DE VLIEGENDE HOLLANDER

VERSPREID DOOR DE GEALLIEERDE LUCHTMACHT — LAATSTE NUMMER, 10 MEI 1945

DUITSCHLAND CAPITULEERT

Het Derde Rijk onderteekent de onvoorwaardelijke overgave
— eerst te Rheims, dan te Berlijn

IN DE RUINES VAN BERLIJN

BRONNEN

https://magazines.defensie.nl/defensiekrant/2014/11/d-day
https://www.tracesofwar.nl/articles/232/Nederlandse-Squadrons-in-het-buitenland.htm?c=gw
http://www.litho320.veteranen.nl/15%20Mariniers.htm
https://www.tracesofwar.nl/articles/4409/Nederlandse-bijdrage-aan-Operatie-Neptune.htm?c=gw
https://www.strijdbewijs.nl/nl/nl.htm

Voor meer informatie over D-day en wat er allemaal omheen hing verwijs ik u nog naar de volgende links.

Operation Neptune: the Minesweeping Operation 5-6 June 1944
by David Verghese

http://www.mcdoa.org.uk/operation_neptune_minesweeping.htm

http://ww2talk.com/index.php?threads/minesweeper-139-d-day-operation-neptune.53155/

https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/o/operation-neptune-invasion-normandy/chapter-7-defensive-measures-neptune-operation.html

https://www.youtube.com/watch?v=_qUIq-RGfZs

https://www.youtube.com/watch?v=3RfMzlS8OKM

http://www.harwichanddovercourt.co.uk/warships/minesweepers/

https://www.junobeach.org/canada-in-wwii/articles/the-ships/minesweepers/

De mitrailleurbemanning van Hr.Ms. Soemba in actie tijdens de invasie van Normandië in juni 1944. Foto IMH.