

Kapitein ter Zee b.d. J.C.d'Engelbronner
Hoofd Bureau Maritieme Historie Marine-
Staf

Koninginnegracht 60,
D E N H A A G .

Uw brief van 29 Mei 1953 No.: 142/X 60

Onderwerp: Gegevens Onderzoekings- Bewakingsdienst
Bovenrivieren Mei 1940.

1. Bevelsverhouding.

Als commandant van de Onderzoekings-Bewakingsdienst stond ik rechtstreeks onder de Commandant Veldleger, doch co-operationeel onder de T.B.O. (territoriaal Bevelhebber Overijsel). Met deze laatste autoriteit werd dus samengewerkt: o.a. de aflossing der schepen be-richtte ik aan hem.

Er was bepaald, dat niet alleen ik, doch ook de overige schepen in geval van oorlog onder bevel van de Brigades A. en B. zouden komen resp. de vakken gelegen tussen Dordrecht en Nijmegen; de brigades vielen weder onder de Cat. Groep Betuwe, die dus de hogere militair autoriteit was.

Steeds had ik het recht, indien mogelijk, mij rechtstreeks tot de C.V. te wenden. Aangezien ik echter geen communicatie-middel had, was het tactisch beter, de schepen steeds te stellen onder de commando-aanwijzing van het rivierenvak, waarin zij zouden komen te liggen. Dit werd aldus in overleg met de T.B.O. vastgelegd in Maart 1940. Ik gaf daarvan kennis aan de Marinestaf in Den Haag. Ook rapporteerde ik de onmogelijkheid van communicatie; de verbindingsofficier van de Marine-staf heeft persoonlijk de situatie aan boord bekeken, doch er was niets anders mogelijk dan een soort "walkie-talkie". Er is echter niets van gekomen.....

Wat betreft het terugtrekken der boten onder de spoorbrug van Nijmegen het volgende:

Met de T.B.O. besprak ik in Maart 1940 de situatie der boten, ingeval van daadwerkelijke grensoverschrijding. Daarbij bleef bestaan:

A.: De post Pannerden (Millingen) zou tot het laatste stand moeten houden.

C.: De post Nijmegen zou reeds bij bevel Alarm A: "Waakzaamheid urgent" (hetgeen enige malen geschied is o.a. September-November 1939, zich ophouden bij het Maas-Waal Kanaal.)

Toen dit bevel dus op 7 Mei 1940 kwam, berichtte de T.B.O. mij (dus de post Nijmegen) om beneden de spoorbrug van Nijmegen ligplaats te kiezen. Dit sloeg dus -conform mijn advies- allee op de "TYR", de "CHRISTIAAN CORNELIS" en de "CRESSY". Ter verduidelijking moge nog dienen dat bij bevel:

Alarm A alle boten onmiddellijk ligplaats moesten nemen op de rivier (anders lagen zij gemeerd aan een ponton of te anker). Zou ik met de "TYR" dus op 7 Mei de dienst Lobith gehad hebben dan had de "BRAGA" beneden de spoorbrug gelegen.

B.: De post Huissen (Mijnversperring boven Arnhem in Pannerdenskanaal), zou standhouden, doch moest beneden Arnhem zich handhaven met het oog op de brug aldaar.

Het ligplaats nemen beneden de spoorbrug (zie C.) sloeg dus alleen op die boten, die bij Alarm A in de P.G.E.M. haven te Nijmegen lagen. De overige schepen lagen dus dan op hun posten te Huissen en Millingen.

2. Er waren inderdaad richtlijnen voor deze dienst. Zoals U weet, hadden wij -in verband met de precaire ligplaatsen- geen geheime bescheiden aan boord. De schepen "TYR", "BRAGA" en "FREYR" (de enige die een pantser-bescherming had) hadden tot taal bij toerbeurt de Rijn te controleren. Daartoe was ingesteld:
- 1e: Een bewakings-detachement militaire Politie te Lobith onder commando van sergeant-majoor Stoorvogel en 25 man.
 - 2e: De rivierpolitie-boten RP IX en R XI en M X (marine-motorboot), en "CRESSY". De "CHRISTIAAN CORNELIS" was uitsluitend voor eventuele snelle communicatie en vervoer en als reserve voor een RP boot.
 - 3e: De Douane-inspectie Tolkamer (uiteraard reeds bestaand, doch nu verbonden met de bewakingsdienst).

Ad. 1e.

De Cdt. bewakingsdienst had toezicht op het militaire politie-detachment en had strafbevoegdheid. Enige malen (2 of 3 keer) is bijv. een korporaal gestraft voor te laat op post komen of te laat van verlof terug. Het detachement was uitmuntend gedisciplineerd. De sergeant-majoor Stoorvogel voerde het commando over de troep en de dit op voortreffelijke wijze, waarvoor ik hem enige malen heb geprezen.

Persoonlijk inspecteerde ik minstens 1 x per week de legering, controleerde de wachtlijsten en behandelde eventuele verzoeken.

Hun taak was om, met de douane, alle afkomende schepen te onderzoeken. Aangezien het vredestijd was kon het onderzoeken niet daadwerkelijk geschieden, doch er werd nauwlettend op paspoorten, lectuur ladingspapieren en bemannings gelet.

Ook moesten zij goed letten op de diepgang, of deze met de opgegeven lading klopte. Uiteraard waren hierover o.a. door mijn voorganger en mij instructies en richtlijnen gegeven.

Voorts waakten zij ervoor, dat geen enkel schip ongevisiteerd doorvoer, hetgeen zeer goed mogelijk was, door de nevenarm van de Rijn tegenover Lobith, die beneden Lobith uitkomt en Duits gebied was.

Als bewijs dat een schip gevisiteerd was, werd aan de schipper een code-getal gegeven. Elke dag kreeg de militaire politie een lijst met getallen, waarvan een copie werd gegeven aan de wacht RP boot en een aan de wacht-kanonneerboot.

Een 800 M. beneden Lobith lag de wacht-RP boot, die elk schip aanpraaide en naar zijn nummer vroep. Klopte dit, dan was doorvaren toegestaan. Klopte dit niet, dan werd hij gesommeerd op te draaien en terug te gaan naar Lobith. Steeds werd dan onmiddellijk een lichtkogel afgeschoten, waarop op de wacht-kanonneerboot alarm werd gemaakt. Afgescheiden hiervan waren dag- en nacht steeds de helft van de bemanning op post. Slechts enkele malen is dit voorgevallen en koos het schip de verstandigste weg.

Elk schip, dat niet zuiver leek werd aan de Officier van Justitie in Arnhem en aan de T.B.O. gerapporteerd. Zo is bijv. een schip met een N.S.B. schipper enige dagen na zijn rapport (Duitse S.S. lectuur etc.) te Lobith vastgehouden onder bewaking van een korporaal van de militaire politie. Zo ben ik uiteraard, na waarschuwing door de sergeant-majoor, enige malen naar Lobith op onderzoek geweest. hiermede is m.i. de taak van de schepen, die dus geregeld te Lobith lagen, duidelijk gemaakt. Dat de RP boten en de militaire Politie ingeschakeld moesten worden lag in het feit, dat de marine-officieren in vrede tijd geen opsporingsbevoegdheid hebben, en ook geen aanhoudingsbevoegdheid. Doch om gevrijwaard te zijn tegen strategische overvalling moest de kanonneerboot, indien het vaartuig geen gehoor gaf aan opdraaien, na eerst een waarschuwingsschot gegeven te hebben, het vaartuig tot stoppen dwingen.

Ook de cdt. van het fort Pannerden was ingeschakeld om in dit geval onmiddellijk vuur te geven; dit gebeurde na de lichtkogel van de

kanonneneerboot. Enige malen is dit in oefening uitgevoerd. In verband met het bovenstaande is het wel duidelijk, dat na donker dienst voor vreedetijd gevaarlijk zou kunnen worden.

3. Grotendeels vindt dit reeds zijn beantwoording in het voorgaande. Tot de Inspecteur van de accijnsen en Douane stond ik alleen in een adviserende verhouding. Hem was de dienst volledig bekend en hij moest uiteraard zijn toestemming geven dat de militaire politie meeging naar een inkomend schip.

Voorts werd zijn medewerking gevraagd voor extra-boten, aan te wijzen anker-plaatsen en opdraaiplaatsen.

Hem werd kennis gegeven dat wij na donker onze dienst niet konden doen; m.a.w. moest de Inspecteur dus na de inklaring staken. Oogluikend stond hij toe, dat wij de opvaart na donker opdracht gaven tot ankeren in bepaalde vakken.

Hiermede werd reeds elk na - afvarend schip verdacht. Tweemaal werd ik (ik was immers en cdt. "TYR" en cdt. Bewakingsdienst, dus verbleef afwisselend te Nijmegen en te Millingen) 's avonds met spoed ontboden, omdat een vaartuig tot stoppen was gedwongen; zelfs een maal een Renus-schip (alle Renusschepen waren steeds als verdacht gekenmerkt), die het Pannerdens Kanaal had weten te bereiken.

Aangezien de inspecteur van de Rijkswaterstaat Bovenrivieren-controle uitvoert o.a. op aanleg en ankerplaatsen, werd met deze autoriteit samengewerkt met het oog op de diverse ligplaatsen, die ten in de vaargeulen etc.

Met de Inspecteur van de Rivierpolitie was overeengekomen, dat, zodra de boten te Millingen waren, zij, voor wat de uitoefening van hun dienst betrof, onder de Cdt. Bewakingsdienst zouden komen te vallen.

4. Ook deze vraag is reeds grotendeels beantwoord. Naast de reeds omschreven taak, zou ook een oorlogstaak kunnen ontstaan. Bepaald was dat bij het uitbreken van vijandelijkheid het detachement onder het bevel van weerstand zou terugvallen op het fort Pannerden, of wat op het moment het beste was.

Sergeant-majoor Stoorvogel zou onmiddellijk zelf mogen en moeten handelen.

De troep werd steeds geoefend om bij alarm onmiddellijk volledig bewapend uit hun legerings-gebouw (een vrij groot daartoe in Lobit ingericht huis) te trekken.

5. Op het fort Pannerden was inderdaad een marine-detachement (de meesten matrozen-bedienden) om de -naar ik meen 3 of 4 kanonnen van 7.5 cm. - marinegeschut (die op het fort stonden) te bedienen. Zij stonden onder de bevelen van de fort-commandant.

Er was, naar ik meen, één korporaal of matroos-konstabel bij.

Het bevreemde mij, dat zij daar werden geplaatst, aangezien zij niets van een kanon afwisten. In overleg met de C.V. heb ik hen laten schieten aan boord van de "TYR", die ik daartoe enige dagen naar het IJsselmeer had gedirigeerd.

Ofschoon zij niet onder mijn bevelen stonden, adviseerde ik de commandant van het fort over hun wachtlessen etc., zoals dit bij de Marine de gewoonte was.

6. Naar ik meen is de "CRESSY" met de "CHRISTIAAN CORNELIS" naar Numansdorp gegaan, terwijl de "M 10" bij het fort Pannerden op de eerste oorlogsdag tot zinken is gebracht, althans onklaar is gemaakt.

SLOT. Inderdaad is het wezen van de dienst na het uitbreken van de vijandelijkheden moeilijk te omschrijven. Er bestond namelijk geen weloverwogen plan wat er met de schepen te doen was na grensoverschrijdingen, zodanig, dat de schepen in actie konden komen.

Ongeveer medio April 1940 besprak ik deze kwestie met de toenmalig Luitenant ter Zee I Koudijs van de Marine-staf, omdat de schepen op de rivier uiterst slecht konden manoeuvreren en geen nuttige bewapening hadden. Ik stelde voor onmiddellijk beneden de Moerdijk, omdat daar alleen het kanon gebruikt kon worden. Er werd overeengekomen, dat dit door staf bezien zou worden en ik zou ondertussen een project maken. De dagen in April en Mei waren echter zo ontstellend druk, hoofdzakelijk tengevolge van mijn gecombineerde functie, die het noodzakelijk maakte dat ik voortdurend tussen Lobith-Millingen-Nijmegen heen en weer voer, dat ik nog geen gelegenheid had een voorstel te doen.

Ook ontving ik geen nader bericht van staf, zodat ik nog telefonisch aan de Marine-staf op 6 of 7 Mei opgaf, dat de taak van de schepen bij het uitbreken van de vijandelijkheden was, zoals boven werd omschreven, welke taak in richtlijnen was vastgelegd in het betreffende O'rlogs-Memorandum-Bijlage Bewakingsdienst Bovenrivieren.

Ook was ik, wat de T.B.O. betref, dien's feitelijke adviseur geworden voor diverse bewakingsposten in het riviervak tussen Lobith en Nijmegen. Meerdere malen controleerde de T.B.O. met mij deze posten vooral des avonds.

Vertrouwende, U thans een goed inzicht gegeven te hebben van de betreffende dienst, eindig ik, met de meeste hoogachting,

w.g. H.W.A. Madsen.

van Neckstraat 15,
DEN HAAG.