

# NIEUWSBRIEF

## STICHTING VETERANEN OEGSTGEEST

**Hr.Ms. O-22**  
De onderzeeboot die in 1940 verloren ging  
en in 1993 werd teruggevonden



H.M. Ort, commandeur b.d.



**Stichting Veteranen Oegstgeest**

Telefoonnummer : 06-83580746  
E-mailadres : [st.veteranen.oegstgeest@gmail.com](mailto:st.veteranen.oegstgeest@gmail.com)



[www.facebook.com/VeteranenOegstgeest](https://www.facebook.com/VeteranenOegstgeest)



[St. Veteranen Oegstgeest - Home \(veteranen-oegstgeest.nl\)](http://st.veteranen.oegstgeest.nl)

---

(Bij de voorplaat: De omslag van het boek: "Hr.Ms. O-22 door H.M. Ort, commandeur b,d.)



**Inhoudsopgave:**

1. Bestuur Stichting Veteranen Oegstgeest (SVO).
2. Van het Bestuur/Redactie.
3. De Veteranenpen: Het verhaal van Koos.
4. Veteranencafé.
5. Het mysterie van de Hr. Ms. O-22.
6. Bezoek aan het Veteranen Platform
7. Bestuursvergadering
8. Herdenking bij de Wassenaarse Slag.
9. Humor in uniform.
10. Foto-collage.

## 1. Bestuursleden SVO.



Voorzitter  
Joop Verdonk



Secretaris  
Barbera Hermans-Groen



Penningmeester  
Bert Hermans



Alg. bestuurslid en  
Hoofdredacteur  
Willem van den Houten



Alg. bestuurslid  
Edwin Dusoswa

## 2. Mededelingen van het bestuur.

### - **Veteranencafés in 2024**

Op 14 maart, 11 april, 9 mei, 13 juni, 11 juli, 8 augustus, 12 september, 10 oktober, 14 november en op 12 december 2024. Van 16:00 tot 18:00 uur kunnen alle veteranen en oud-geüniformeerden van Oegstgeest en omstreken weer terecht in de Bomenzaal van het Dorpscentrum. Consumptie-muntjes zijn ter plaatse te koop bij de penningmeester à € 2,- per stuk.

Tijdens het Veteranencafé verzorgt de Leo Kannerschool de hapjes, **er mogen geen zelf meegebrachte etenswaren of snacks meer genuttigd worden**. De hapjes/snacks zullen worden bekostigd door het bestuur.

### - **Herdenkingen in 2024**

**Zaterdag 4 mei 2024** vinden er ook in Oegstgeest weer de nodige herdenkingen plaats. Graag willen we, tijdens het eerstvolgend Veteranencafé, inventariseren wie er deel willen nemen aan het officiële gedeelte van de herdenkingen.

**Zondag 5 mei 2024** nemen we met een aantal van ons deel aan het Bevrijdingsdefilé te Wageningen. We doen dit onder vlag van De Unie van Nederlandse Veteranen.

**Donderdag 23 mei 2024** is de Herdenking bij het Halifax monument aan de Kleyn Proffijltaan te Oegstgeest. De organisatie waardeert het ten zeerste als we met onze

Stichting wederom aanwezig zullen zijn. Onze gehele achterban is hier van harte bij uitgenodigd, niet alleen de Veteranen.

**Zaterdag 25 mei 2024** is het Nationale Bunkerdag, op deze dag zijn tal van bunkers vrij toegankelijk, ook Telefooncentrale 616 te Leiden wordt deze dag voor het eerst opengesteld voor publiek. Hierover later meer.

(advertenties)



**Dorpscentrum Oegstgeest is op zoek naar vrijwilligers!**

**Wil je meer weten of heb je vragen?**

**Neem dan contact op met bedrijfsleider, Ruud Brouwer via :  
[bedrijfsleider@dorpscentrumoegstgeest.nl](mailto:bedrijfsleider@dorpscentrumoegstgeest.nl)**



[WWW.KRINGLOOPOEGSTGEEST.NL](http://WWW.KRINGLOOPOEGSTGEEST.NL)

### **Word vrijwilliger**

De SOEK biedt vrijwilligers een gezellige en informele werkplek. Je werkt bovendien altijd in teamverband. Je krijgt de kans nieuwe vaardigheden te leren en je eigen kennis en ervaring aan collega's door te geven. Omdat alle vrijwilligers samenwerken en met klanten omgaan, is het van belang dat je klantvriendelijk bent.

Bij de Soek kun je veel verschillende taken op je nemen, afhankelijk van je belangstelling. Het werk is nooit saai of eentonig!

# Unie van Nederlandse Veteranen

---



Kameraadschap

Loyaliteit

Saamhorigheid

## Wie zijn wij:

Wij organiseren jaarlijks twee bijeenkomsten, waarvan 1 Algemene ledenvergadering. De bijeenkomsten hebben het karakter van een reünie met een gezamenlijke maaltijd.

Naast deze bijeenkomsten nemen wij deel aan herdenkingen, zowel Nationaal als lokaal, defilé in Wageningen en op de Veteranendag in Den Haag.

Verder is onze vereniging vertegenwoordigd in het Veteranen Platform.

De Unie van Nederlandse Veteranen wil graag dat u onze gelederen komt versterken.

## Doel van de Vereniging:

Het bestendigen en waar nodig verstevigen van het saamhorigheidsgevoel bij hen die in de Krijgsmacht dienen of gediend hebben.

Het bevorderen van vriendschappelijke betrekkingen en samenwerking op nationaal en internationaal niveau.

Het ijveren voor een blijvend eren en op waardige wijze gedenken van de gevallenen.

De vereniging tracht dit doel te bereiken middels een werkwijze die niet is gebonden aan enig politieke, godsdienstige of levensbeschouwelijke overtuiging.

## Meld u aan als lid:

**Het lidmaatschap staat open voor een ieder die bij de Krijgsmacht heeft gediend (man/vrouw). Zowel Veteraan als niet-Veteraan kan lid worden van de Unie van Nederlandse Veteranen.**

Info of aanmelden kan via de website: [www.unievannederlandseveteranen.nl](http://www.unievannederlandseveteranen.nl)

Of een e-mail aan: [secretaris@gmail.com](mailto:secretaris@gmail.com)

Voor nadere gegevens kunt u zich ook wenden tot Willem van den Houten of Bert Hermans van de Stichting Veteranen Oegstgeest.

### 3. De Veteranenpen.

Door: Koos Verhaar



#### Deel 1.

Na Joop Verdonk mag ik de veteranenpen overnemen en vertel ik wat ik nog van mijn eerste jaren bij de Koninklijke Luchtmacht en mijn uitzending naar Nederlands Nieuw Guinea kan herinneren.

Na mijn schoolopleiding autotechniek ging ik eind september 1958 als vrijwilliger naar de Koninklijke Luchtmacht voor een opleiding tot vliegtuigmonteur. Ik moest mij melden op de Prins Hendrik Kazerne in Nijmegen voor de eerste militaire opleiding. Deze opleiding duurde 6 maanden en bestond uit theoretische militaire vakken en praktijk zoals velddienst en schietvaardigheid. Begin april 1959 was de opleiding afgerond en werden we bevorderd tot Soldaat 1e klas.

Met een aantal klasgenoten werd ik overgeplaatst naar de Luchtmacht Technische School (LTS) in Deelen, gelegd op Groot Heidekamp en de school stond op Vrijland grenzend aan de vliegbasis Deelen.

Hier volgden we een 3 maanden durende opleiding tot H-MCV (hulp montage conventionele vliegtuigen). Na afloop van de opleiding werd ik overgeplaatst naar de vliegbasis Ypenburg voor een OTT (opleiding tijdens tewerkstelling). Hier kreeg ik een praktische opleiding op de Hiller H-23B Raven helikopter.

Na afloop van de OTT werd ik weer overgeplaatst en nu naar de vliegbasis Gilze Rijen. Ik werd geplaatst bij het Technisch Squadron in de hangar waar het dagelijks onderhoud aan Harvard-IIB lesvliegtuigen werd uitgevoerd. Deze Harvard was een lesvliegtuig voor de voortgezette vliegeropleiding. Ook de MLD leerling vliegers werden hier opgeleid en in die periode was een Kapitein ter Zee-Vlieger de basiscommandant. In de hangars en op de flight line werkten de MLD-ers en Luchtmachters gezamenlijk aan de verschillende typen lesvliegtuigen.

Na 7 maanden hangar sleutelervaring werd ik verplaatst naar flight line waar de Harvard lesvliegtuigen vertrokken en weer terugkeerden. Dagelijks stonden er zo'n 30 vliegtuigen gereed en vanaf 08:30 tot 16:30 uur vlogen ze de hele dag af en aan. Zelf begonnen we een uur eerder om de vliegtuigen gereed te stellen en na de laatste landing moesten we nog een post flight inspectie uitvoeren en alle vliegtuigen in de hangars stallen. Het waren lange dagen en in die tijd werd er ook nog op zaterdagmorgen gewerkt dus bleef er niet veel tijd over voor het weekend.



Na mijn bevordering tot Korporaal werd ik weer naar de LTS in Deelen verplaatst, nu voor mijn specialisten opleiding (Spec MCV). Deze opleiding duurde 3 maanden en na afloop keerde ik weer terug naar de vliegbasis Gilze Rijen en werd ik in de Groot Onderhoud Hangar geplaatst. Hier werden de 100 en 200 uren inspecties aan de Harvard-IIB verricht. Na enige maanden werd ik voor de onderofficiers opleiding naar de Trip van Zoutland kazerne in Breda gestuurd.

Na de opleiding werden we bevorderd tot Sergeant en werd ik weer terug geplaatst naar het Technisch Squadron op de vliegbasis Gilze Rijen. In het begin van 1961 heb ik mij aangemeld als vrijwilliger voor een plaatsing op Nederlands Nieuw Guinea (NNG) en in juli werd ik overgeplaatst naar het 334 Squadron op de vliegbasis Ypenburg. Hier werd ik omschoold voor de Douglass C-47 Dakota. Na de omscholing vertrok ik op 20 september 1961 met de DC-8 van de KLM vanaf vliegveld Schiphol naar het eiland Biak NNG. De vlucht duurde 26 uur en we maakten tussenstops op het vliegveld Anchorage in Alaska en Tokio in Japan. De DC-8 was een betrouwbaar straalvliegtuig maar vanaf Tokio hebben we het grootste deel van de vlucht op 3 motoren gevlogen. Ditzelfde kwam ook veel voor bij de Lockheed Super Constellation, het "beste 3 motorig vliegtuig met 4-motoren".

Wij werden gelegerd op het motorschip (MS) de Keerkring. Dit was een ex KPM schip dat omgebouwd was tot legeringsschip. Het lag aan een lange steiger in zee grenzend aan het Marinekamp Sorido. Ik werd gelegerd in hut 3, dat was gewoon ruim-3 met ongeveer 120 stapelbedden. Als baroe (nieuwkomer) kreeg je een bed grenzend aan de machinekamer, hier draaide dag en nacht de scheepsmotoren voor het opwekken van elektriciteit. Als je het lawaai en de hitte éénmaal gewend was werd je heerlijk in slaap gesust. Op de Keerkring waren nog 2 ruimen, één voor de korporaals en één voor de manschappen. De officieren en oudere onderofficieren sliepen in 2-persoons hutten en sommigen waren van airconditioning voorzien.



De volgende morgen melden we ons bij de Chef Technische Dienst, hij verwelkomde ons en vertelde dat er een probleem was, met de retourvlucht van de DC-8 ging de helikoptermonteur mee terug naar Nederland en er was dus een vacature. Omdat ik OTT had gelopen op de Hiller H-23B melde ik mij aan en zo werd ik helikoptermonteur op de Sud Aviation Alouette-II, in plaats van Dakota monteur. De 2 Alouette-II helikopters en 12 Hawker Hunter Mk-4 straalvliegtuigen waren in 1960 met het vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman uit Nederland meegekomen, de helikopters werden ingezet als OSRD helikopter. Zij stonden op marine vliegveld Boeroekoe, dit was zo'n 2 kilometer van Sorido. Op Boeroekoe stonden ook de Fairly Fireflies Mk-5 van de marine. Oorspronkelijk stonden er ook Consolidated Catalina PBV-5A vliegboten later opgevolgd door Martin PMB-5A Mariner vliegboten en enige C-47 Dakota's. Vanwege een ongeval met een marine C-47 waarbij deze in zee neerstorte werden de Dakota's overgeheveld naar het 336 Squadron van de Luchtmacht. Op Boeroekoe zijn ook de Mk-4 Hunters opgebouwd en later ook de Dakota's die met een schip werden aangevoerd.

Nadat ik een paar maanden op Boeroekoe had gewerkt werden de Alouette's, de Hunters en de Dakota's verplaatst naar vliegveld Mokmer. Dit was een groter vliegveld in opbouw, het was het internationale vliegveld voor de KLM e.d. maar aan de landzijde werd het militaire vliegveld opgebouwd. Een langere startbaan, hangars, blisters en kantoren. Het lag ongeveer 5 km van Sorido. Eind 1961 werden op Boeroekoe de Fairly Fireflies uitgefaseerd want er kwamen 15 nieuwe Lockheed P2V-7B Neptune vliegtuigen uit de USA. Ook kwamen er maandelijks Hunter Mk-6 vliegtuigen mee met de Holland boot uit Nederland en zo werd het aantal Hunters opgevoerd tot een totaal van 24 stuks.





Bij de verhuizing naar Mokmer werd ook een deel van het technisch personeel overgeplaatst vanaf de Keerkring. Wij werden ondergebracht in de nieuwgebouwde kantoorpanden op Mokmer maar het was wel improviseren weinig sanitair en eten moesten we nog steeds op de Keerkring dus veel heen en weer gependel. Naast het sleutelen aan de Alouette-II was er voor mij ook de mogelijkheid om mee te vliegen, soms moest er post of materiaal naar het eiland Woendi gebracht worden, ik werd dan meegestuurd om te helpen met laden en lossen. Omdat de Alouette-II voorzien was van een hoist voor het ophijzen van drenkelingen moest hij ook wel eens getest worden, ik was als jongste het aangewezen proefkonijn om de hoist te testen. Ze zetten mij met behulp van de lier af in de rimboe, vlogen een rondje en haalde me weer op. Ook werd ik wel eens rond het middaguur gedropt op de pier van de Keerkring ik hoefde dan niet met de bus mee en kon gelijk gaan lunchen. Een keer stond een Alouette-II op het eiland Noemfoer met brandstof problemen, tijdens het tanken was er water in het brandstofsysteem gekomen. Ik werd met een C-47 Dakota ingevlogen met mijn weekendtas, gereedschappen en een doos gevechtsrandsoenen. Op Noemfoer was een radarpost met een kleine personele bezetting, dus wie op bezoek kwam moet zijn eigen eten meebrengen. Na de reparatie werd ik de volgende dag weer opgehaald door de C-47 Dakota. De Alouette's hebben in NNG 2x een Hunter vlieger uit zee opgevist, op 24-04-62 en 08-08-62 moesten de vliegers wegens motorstoring een bail out maken. Verder vervoerde de Alouette's gewonden, zieken, post en materialen vanaf en naar de eilanden in de omgeving want de Alouette's hadden een beperkt vliegbereik, een straal van zo'n 200 kilometer (NNG is 14x zo groot als Nederland). Wel stonden er op de omringende eilanden en het vaste land brandstofvoorraden maar dat was zeer omslachtig.

Na 3 maanden op Mokmer gelegerd te zijn verhuisden we weer, nu naar het nieuwe legeringskamp de Ridge op zo'n 3 km van Mokmer. Het kamp was in opbouw maar er werden al snel zo'n honderd man gelegerd. Er was een primitieve keuken in een tent maar voor het opwarmen van blikvoedsel en het koken van ondefinieerbare groenten heb je niet veel nodig. Het eten bleef sober, niet ongezond, maar het was witte rijst of iets nassi-achtigs met corned beef in allerlei variaties een onbestemde groenten. Altijd nog beter dan de erwtensoep of gekookte aardappels uit blik dat we éénmaal per week aten. Het was niet de schuld van de kok maar van de sobere aanvoer uit Nederland.



In NNG had je zelfs recht op vakantie. Defensie had een vakantiecamp in Ifar bij Hollandia. Met 4 kamergenoten boekten we een weekje vakantie via de welzijnszorg en begin juni gingen we met een DC-3 van de Luchtvaart Maatschappij de Kroonduif naar het vliegveld Sentani bij Hollandia. Het was zo'n 2 uur vliegen gedeeltelijk over zee en verder evenwijdig langs de kust. Nieuw Guinea ziet er van bovenaf uit als een boerenkoolveld, het zijn onafgebroken bossen. In de 2e kamer zijn er nog vragen gesteld waarom we met het vliegtuig reisden en niet met de trein. Maar ja het enige spoor dat we hadden was 30 meter rails op heuvel 100 t.b.v. de radar.

Net terug van vakantie begon de dreiging vanuit Indonesië echt toe te nemen. De Dakota's brachten onafgebroken mariniers en landmacht soldaten naar de diverse buitengebieden, een aantal Hunters stonden 's morgens om 06:00 uur bemand en start gereed, de Neptunes vlogen dag en nacht hun patrouille vluchten en ook wij stonden met de Alouette's gereed om op te stijgen. Ook hadden we nog al eens 's avonds heel laat luchalarm, je deed je helm op en dook de bush in, wij hadden er geen verstand van maar verspreiden vonden we het beste wat je kon doen.

336 Squadron kreeg het in die periode ook voor zijn kiezen, 20 oktober 1961 was er een C-47 Dakota door slechte weersomstandigheden verdwaald en heeft wegens

brandstofgebrek een noodlanding langs de kust op zee gemaakt. Het vliegtuig bleef nog een ½ uur drijven waarna het wegzonk en iedereen heeft het heelhuids overleefd. Slechter liep het af met de X-11, deze C-47 Dakota heeft vermoedelijk door een navigatiefout een verkeerde koers gevolgd en is in de wolken op grote hoogte tegen een berg gevlogen. Er waren bergtoppen van meer dan 15.000 voet hoog. Niemand van de inzittenden heeft het overleefd.

Na de capitulatie op 19 augustus 1962 kwam de UNTEA het gezag over nemen. De dreiging was weg en we moesten ons gereed maken om te repatriëren. Er werd nog steeds gevlogen door de Luchtmacht en de Marine, Dakota's vlogen af en aan om al de militairen uit alle hoeken en gaten op te halen en ze werden met de DC-8's van de KLM terug naar Nederland gebracht. De Hunters werden gedemonteerd en voor verzending gereed gemaakt, de Neptunes vlogen terug naar vliegveld Valkenburg, de Dakota's werden verkocht en vlogen naar de Phillipijnen en wij begonnen als laatste de Alouette's te demonteren en te verpakken voor verzending naar Nederland.

Omdat de UNTEA op de Ridge werd gelegerd mocht ik weer verhuizen, er waren in het dorp Sorido woonhuizen van gerepatrieerde burgers leeg komen te staan en wij werden daarin ondergebracht. Wel moesten we op het MS de Keerkring eten maar dat waren we wel gewend. Na dat we de Alouette's hadden afgeleverd bij de Materieeldienst was voor ons ook de tijd gekomen om naar Nederland terug te keren, op 22 oktober 1962 vertrok ik met een KLM DC-8 via Tokio en Anchorage terug naar Schiphol. Op Schiphol stond bussen klaar om ons naar huis te brengen en de hele familie stond mij thuis op te wachten na ruim 13 maanden was ik weer veilig thuis.

Na een week ontschepingsverlof moest ik mij bij het pas opgerichte 300 Squadron op de vliegbasis Ypenburg melden en werd ik vliegtuigmonteur op de L-21C Piper Super Cup en de Hiller H-23B Raven helikopter.

Over mijn verdere belevenissen bij de KLu zal ik later vertellen, in een volgende Nieuwsbrief.

**Voor nu geef ik de Veteranenpen door aan: Chris Plandsoen.**



## 4. Veteranencafé.

Op donderdag 8 februari j.l. was het weer tijd voor het Veteranencafé, zoals altijd in het Dorpscentrum in Oegstgeest. Tussen 16.00 en 18.00 uur konden de Veteranen uit Oegstgeest en de Duin- & Bollenstreek en de andere vertegenwoordigers van de geüniformeerde beroepen, hun verhalen weer kwijt, onder het genot van een drankje en een hapje. Die hapjes worden voortaan verzorgd door de huismeester van het Dorpscentrum, in samenwerking met de leerlingen van de “Leo Kanner School”.

Een vrijwilligster van het Dorpscentrum bracht de “warme snacks” halverwege de bijeenkomst naar de “Bomenzaal”, waar zij welwillend werden ontvangen.

Vanwege het slechte weer (veel regen) waren er deze keer wat minder bezoekers in het Dorpscentrum, zo'n 14 personen. Dat maakte de gezelligheid er niet minder om.



Tijdens de gesprekken bleek, dat er heel veel liefhebbers voor modeltreinen onder de gasten waren en een aantal boeken over dit onderwerp, rouleerden over de tafel.

Omstreeks 18.15 uur werd bijeenkomst beëindigd en werd de “kommaliewant” weer netjes opgeruimd, waarna de laatste aanwezigen tevreden huiswaarts keerden.



## 5. Het mysterie van de Hr. Ms. O-22.

Vorig jaar zijn in de Gemeente Oegstgeest diverse Stolpersteine (struikelstenen) onthuld, door o.m. de zorg van het Comité Herdenken en Vieren. Het betrof hier een aantal permanente gedenktekens voor Joodse inwoners van Oegstgeest, die tijdens de Tweede Wereldoorlog door de bezetter zijn afgevoerd en nimmer zijn teruggekeerd.

Omdat het de bedoeling is, dat er nog een tweede serie Stolpersteine voor niet-Joodse slachtoffers zal worden geplaatst, heeft het bestuur van de Stichting Veteranen Oegstgeest (SVO) indertijd besloten, dat zij ook een Stolperstein zouden adopteren. De keus viel op de Matroos 1<sup>e</sup> klas Joseph Johannes van Iterson, een opvarende van de Onderzeeboot Hr. Ms. O-22, die in 1940 in Oegstgeest woonde. Dit vaartuig ging op 19 november 1940 tijdens een patrouille voor de Noorse kust verloren, waarbij alle 46 opvarenden het leven lieten.



In de vorige Nieuwsbrief heeft de penningmeester er al iets over medegedeeld. Voor het plaatsen van een Stolpersteine is niet alleen de toestemming van de nabestaanden vereist, maar ook die van de bewoner(s) van het pand, waar het mini-monument zal worden geplaatst. Het voltallige bestuur van de SVO en vooral de penningmeester, zijn lange tijd bezig geweest, om de nabestaanden van de omgekomen matroos, te traceren. Uiteindelijk is dat recentelijk gelukt.

Tot zover liep dit verhaal volgens plan, maar.....“in al haar wijsheid?!?” heeft de organisatie die de plaatsing van Stolpersteine toewijst, besloten dat er voor Matroos 1e klas van Iterson geen Stolperstein komt. Hij is immers maar een “gewoon” slachtoffer van de Tweede Wereldoorlog. Hoe verzin je zo iets? De afwijzing van de Stolperstein was voor het bestuur van de SVO, maar vooral voor de penningmeester van de SVO een grote teleurstelling, maar nog meer voor de nabestaanden van de overledene. De redactie van deze Nieuwsbrief kijkt nu toch een beetje anders aan tegen de personen, die de plaatsing van Stolpersteine toewijzen. De afwijzing van de organisatie, getuigt van een weinig empathisch vermogen.

Voorafgaand aan de plaatsing van de Stolperstein –wat dus nu helaas niet meer doorgaat- nemen we de lezer van deze Nieuwsbrief even mee naar de dramatische geschiedenis van de:

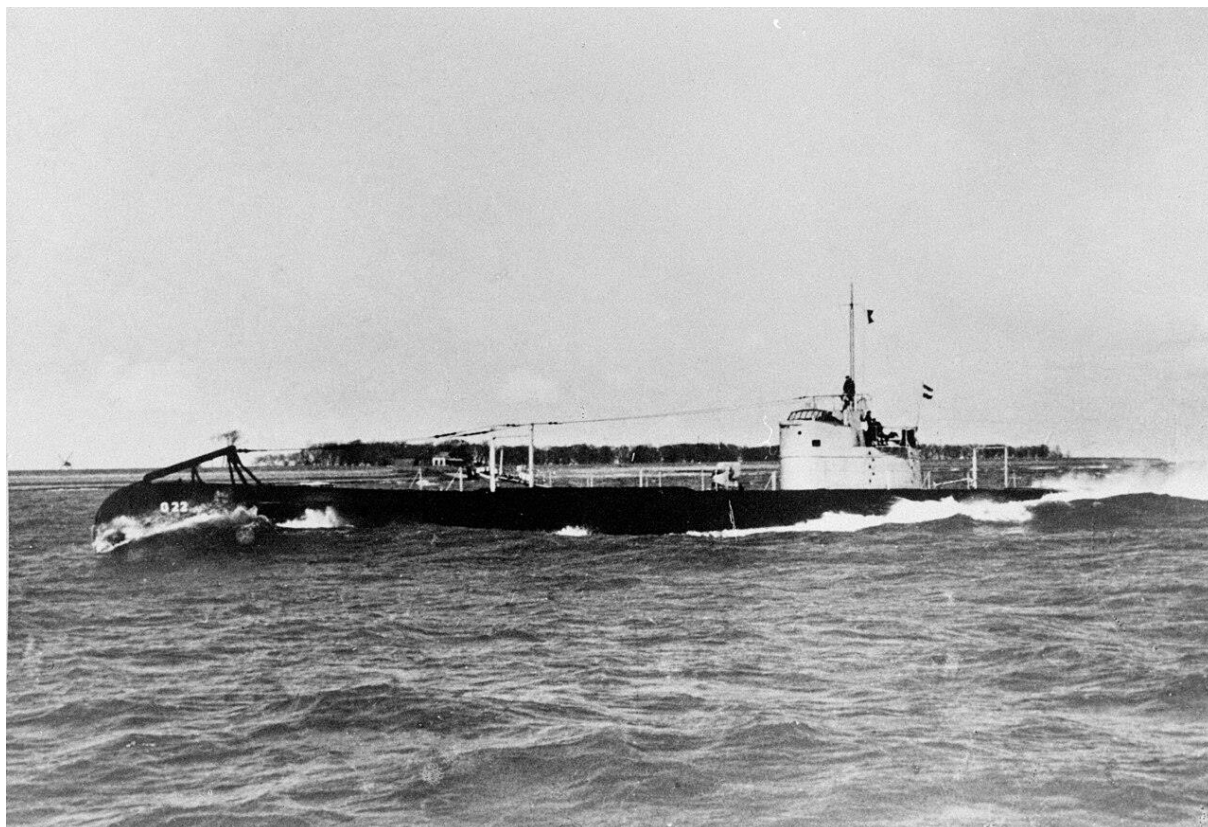
## Hr. Ms. O-22.



Op de marinewerf De Schelde in Vlissingen was in 1937 de bouw gestart van twee onderzeeërs. De order kwam van de Koninklijke Marine en maakte deel uit van een vlootplan van de minister van Defensie L.N. Deckers, die de Marine grondig wilde moderniseren. Achttien onderzeeërs moesten er komen, uitgerust met de nieuwste technische snuffjes. In een speciaal ingesteld Defensiefonds was voor deze operatie extra geld uitgetrokken. Op 22 november 1937 werd in Vlissingen de kiel gelegd voor twee onderzeeboten. De K-XXI en K-XXII waren bedoeld voor de verdediging van Nederlands Oost-Indië. Toen in 1938 het Ministerie van Koloniën niet langer meebetaalde aan de Marine, werd besloten de schepen met het oog op de politieke situatie in Europa een nieuwe bestemming te geven. De namen van de twee in Vlissingen gebouwde onderzeeërs werden gewijzigd in Hr. Ms. O-21 en Hr. Ms. O-22.

De Hr. Ms. O-22 werd op 20 januari 1940 te water gelaten en maakte op 8 april van dat jaar zijn eerste proefvaart. Het schip was bijna 78 meter lang en had een diepgang van bijna 4 meter. Boven water kon het zich verplaatsen met een snelheid van 19,5

knopen en onder water met 9 knopen. Op de rede van Den Helder deed de O-22 tussen 25 april en 8 mei lanceer-schietproeven. Daarna keerde hij terug naar Vlissingen om op de Scheldewerf te worden afgebouwd. Het schip arriveerde op 9 mei 1940 in de buitenhaven. Op dat moment bevroedde nog niemand dat het Duitse leger enkele uren later Nederland zou binnenvallen.



In de vroege ochtend van 10 mei lieten Duitse jachtbommenwerpers bommen vallen op militaire doelen bij Vlissingen. De Hr. Ms. O-22 stelde zich onmiddellijk in veiligheid door zich vanuit de haven naar de rede van Vlissingen te verplaatsen, waar hij tijdens de luchtaanvallen onder water kon duiken. Aan het eind van de middag kwam het bevel om het schip voortijdig in dienst te stellen en naar Engeland te vertrekken. Ook het zusterschip Hr. Ms. O-21 ontving deze order. Commandant van de Hr. Ms. O-22 werd LTZ1 A.M. Valkenburg. Het schip voer nog eenmaal de haven van Vlissingen in om de bemanningsleden gelegenheid te geven afscheid te nemen van hun familie. Om 20.30 uur kwam het de haven weer uit. Onder bewaking van de sleepboot Oostzee (Hr. Ms. BV 37) voeren de nog onbewapende Hr. Ms. O-22 en Hr. Ms. O-21 naar Portsmouth in Groot-Brittannië. Aan boord waren ook alle plannen en tekeningen van de Koninklijke Maatschappij "De Schelde", die inderhaast in kisten waren gepakt en naar de onderzeeërs waren overgebracht. Genavigeerd werd aan de hand van een zeekaart die een Groningse kustvaarder had meegegeven en een in allerijl getekend kladje, waarop onder meer lichtboeien en ondiepten waren aangegeven.

In de haven van Portsmouth, waar de schepen op 12 mei arriveerden, voegden zich nog vijf Nederlandse onderzeeërs bij hen. Operationeel was de Hr. Ms. O-22 nog allerminst. Het schip moest eerst op de Marinewerf in het Schotse Rosyth worden afgebouwd en de bemanning moest op sterkte worden gebracht. De kernbemanning

van 27 koppen, waarmee men uit Vlissingen was vertrokken, werd aangevuld tot 40 à 45 mannen. Op 3 juni 1940 maakte de onderzeeër zijn eerste duikproeven. Als laatste volgde de bewapening met torpedo's en munitie. Eind juli was de Hr. Ms. O-22 dan eindelijk gereed. Inmiddels had LTZ 1 J.W. Ort (geboren in 1902 te Batavia) het commando over het oorlogsschip gekregen. Omdat ze in de havens van Portsmouth en Portland niet veilig bleken voor Duitse luchtaanvallen werden de Nederlandse onderzeeërs verplaatst naar Dundee in Schotland. Hier vestigde de Britse Admiraliteit het 9th Submarine Flottilla, waarvan niet alleen de Nederlandse maar ook Franse, Poolse en Noorse onderzeeboten deel uitmaakten.



Op 30 juli vertrok de Hr. Ms. O-22 voor zijn eerste oorlogspatrouille. Tijdens deze patrouille op de Noordzee werd driemaal een U-boot opgespoord. Omdat het vijandelijke doel zich de eerste twee keer op grote afstand bevond, vuurde de Hr. Ms. O-22 niet. De derde U-boot werd wel onder vuur genomen, maar de twee torpedo's misten doel. In de maanden daarna volgden nieuwe patrouilles. Omdat er toen geen



vijandelijke doelen in beeld kwamen, kwam de Hr. Ms. O-22 op deze patrouilles niet in actie. Drie van deze patrouilles speelden zich af voor de Noorse kust. Noorwegen was op dat moment bezet door de Duitsers. Een Duitse legermacht had op 9 april 1940 operatie Weserübung uitgevoerd, een aanval op vijf Noorse steden. Met steun van de Britten, Fransen en Polen had het Noorse leger twee maanden standgehouden, maar op 7 juni had het land alsnog moeten capituleren. Als gevolg van de Duitse bezetting van Noorwegen waren de oorlogsactiviteiten in het Skagerrak en voor de Noorse kust toegenomen. Met onderzeeboten trachtten de Britten de overzeese aanvoerlijnen van de Duitsers schade toe te brengen.

De omstandigheden in de noordelijke zeeën stelden hoge eisen aan de bemanning van de Nederlandse onderzeeërs. Het weer was verraderlijk en door de vele ondiepten en stromingen was het moeilijk navigeren. Een belangrijk punt van aandacht was de stroomvoorziening. Alleen in de nachtelijke uren, konden de onderzeeboten naar de oppervlakte om de batterij op te laden, aangezien Duitse vliegtuigen hen dan niet konden waarnemen. Omdat de zomernachten in het noorden maar kort zijn, was er telkens weinig tijd om de stroomvoorziening op peil te brengen. Het leven aan boord vergde fysiek en mentaal het uiterste van de bemanningsleden. Het overgrote deel van de dag -zo'n 20 tot 21 uur- verbleef de onderzeeër onder water. De meer dan veertig bemanningsleden leefden en werkten al die tijd in een bedompte ruimte, waar de lucht nauwelijks te harden was en de overdruk tegen de avond, tot hoge waarden was opgelopen. Om batterijcapaciteit te sparen, kon alleen 's nachts – als het schip aan het wateroppervlak lag – gekookt worden. Dat betekende dat de warme maaltijd midden in de nacht genuttigd moest worden. Daglicht zagen de mannen tijdens hun patrouilles nooit. “Met bleke gezichten en rode ogen kwamen we dan ook te Dundee binnen”, tekende de Commandant, LTZ1 Ort aan nadat het schip was teruggekeerd van de eerste patrouille. Ook kampte de onderzeeër meerdere malen met zware stormen. Wanneer het schip dan 's nachts enkele uren boven water lag, kolkte het water over het dek en de brug. Ook was het dan moeilijk om de koers te bepalen, aangezien bewolking de nachtelijke sterrenhemel bedekte. Voeg daarbij dan nog de “intense spanning” die de bemanning onafgebroken ervoer. Zouden er Duitse schepen in het vizier komen? Of omgekeerd, zou de Hr. Ms. O-22 niet zelf door vijandelijk vuur getroffen worden of op een mijn varen?

Als het schip weer in de haven van Dundee was teruggekeerd, had de bemanning tien tot vijftien dagen de tijd om te herstellen en kon aan de boot noodzakelijk onderhoud worden gepleegd. Een enorme opsteker voor de marinemensen was de komst van Prins Bernhard op 24 september 1940, die alle aanwezige onderzeeboten met een bezoek vereerde. Echter, ook tijdens deze relatief ontspannen periodes verkeerden de meeste bemanningsleden permanent in onzekerheid over het lot van hun familieleden in het bezette Nederland.

Op 5 november 1940 voer de O-22 voor zijn vijfde patrouille de haven van Dundee uit. De oudste officier van de Hr. Ms. O-24, LTZ1 P.J.S. de Jong, beschreef later het vertrek: “Wij hadden de gewoonte afscheid te nemen op de kade van boten, die op patrouille gingen. Nog zie ik ze wuiven en wegvaren op die 5de november 's morgens vroeg.” Aan boord waren 43 Nederlandse bemanningsleden en drie Britten. De eerder

genoemde LTZ 1 de Jong zou de oorlog overleven en later zelfs de Minister-President van Nederland worden. Hij bereikte de leeftijd van 101 jaar!

De bestemming van de Hr. Ms. O-22 was de Skudenesfjord, de brede monding van de Boknafjord tussen het eiland Karmøy en de stad Stavanger. Daarna volgden vanuit Engeland bevelen om het patrouillegebied te verplaatsen. Het laatste bevel betrof de opdracht om naar een plek te varen op 18 mijlen uit de kust van Lindesnes, het zuidelijkste puntje van Noorwegen, en daar voor Lister de Duitse kustvaart aan te laten vallen. Op 18 november volgde de opdracht om de volgende dag de terugtocht naar Dundee te aanvaarden. Het schip moest zich telegrafisch melden als het ten westen van de meridiaan van 03°00' O was gekomen. Die melding zou echter nooit komen.

Nadat het schip niet terugkeerde in de haven van Dundee werd het op 22 november 1940 als "lost on patrol" beschouwd. Aangenomen werd dat het ten onder was gegaan en dat de 46 bemanningsleden waren omgekomen. De overlijdensaktes werden in 1948 opgemaakt. De datum van overlijden werd gesteld op 19 november 1940 en als plaats van overlijden werd Lindesnes bij het Skagerrak aangehouden.

Zowel de Britse als de Nederlandse Marine tastte in het duister over wat er met de Hr. Ms. O-22 was gebeurd en waar het schip zich bevond. Britse historici kwamen kort na de oorlog met de suggestie dat de onderzeeër, voor de kust van Lindesnes, door een Duitse onderzeebootjager en mijnenveger met dieptebommen tot zinken was gebracht. Maar omdat destijds geen wrakstukken of olie op het wateroppervlak waren gemeld, leek dit niet erg waarschijnlijk. Ook zou de Hr. Ms. O-22 in dat geval veel dichterbij de kust hebben gevaren dan waartoe hij opdracht had. De Royal Navy hield het erop, dat de Hr. Ms. O-22 was getroffen door een op drift geraakte Duitse zeemijn.

Toen de Norwegian Petroleum Directorate (Oljedirektoratet) op 13 augustus 1993 bodemonderzoek deed voor de Noorse zuidkust stuitte ze nabij de Eigersundsbank op een wrak. Het lag 180 meter diep op de zeebodem en was bedekt met resten van vissersnetten, sleeplijnen en ander materiaal. Na acht maanden in het diepste geheim onderzoek te hebben gedaan, onder andere met behulp van een onbemande mini-onderzeeër die camera-opnamen maakte, kon worden bevestigd dat het ging om de Nederlandse onderzeeër Hr. Ms. O-22. Doorslaggevend waren onder meer de typerende ronde boeg met zaagtanden en de lengte van het wrak. Op 19 april 1994 werd de vondst van het wrak wereldkundig gemaakt. Het nieuws haalde indertijd de voorpagina's van Nederlandse kranten en nieuwsuitzendingen op radio en tv. De theorie dat het schip op een mijn was gevaren, moest na de vondst worden verlaten, omdat de buitenkant van het wrak geen enkele schade vertoonde. Mogelijk is een technisch mankement de Hr. Ms. O-22 en zijn bemanning noodlottig geworden. Overigens is de Hr. Ms. O-22 niet de enige onderzeeër van Nederlandse makelij die niet uit de Noorse kustwateren terugkeerde. De Poolse Orzel, die ook in Vlissingen gebouwd was, verging eveneens, evenals de Hr. Ms. O-13, die al enkele maanden eerder werd vermist. Het zusterschip van de Hr. Ms. O-22, de Hr. Ms. O-21, werd samen met de Hr. Ms. O-23 en Hr. Ms. O-24 naar Gibraltar gestuurd. Gedrieën opereerden zij later zeer succesvol in de wateren van de Middellandse Zee.

Besloten werd om het wrak van de Hr. Ms. O-22 niet te bergen, maar de plek als oorlogsgraf aan te merken. Op deze plaats hield de Koninklijke Marine op 1 november 1994 aan boord van een van haar schepen een herdenkingsceremonie, waarbij ook de familieleden van de omgekomenen aanwezig waren.



Alle namen van de slachtoffers zijn vereeuwigd op een plaquette op het Monument voor de Gevallen van de Onderzeedienst, dat in de marinehaven van Den Helder staat.



## 6. Bezoek aan het Veteranen Platform.



Op vrijdag 16 februari j.l. brachten enkele vertegenwoordigers van de Stichting Veteranen Oegstgeest (SVO) een bezoek aan het Veteranen Platform (VP) in Doorn.

Het bezoek geschiedde op uitnodiging van het hoofd bureau VP, de heer Odenkirchen, die graag eens kennis wilde maken met een afvaardiging van de SVO. E.e.a. had te maken met de aanvraag van de SVO, om buitengewoon lid van het VP te mogen worden. Dit lidmaatschap brengt vele voordelen voor de SVO met zich mee.

Omstreeks 10.15 uur arriveerden de heren Hermans en van den Houten –na een reis met trein en bus- bij het gebouw van het VP in Doorn, op een steenworp afstand van de “Van Braam Houckgeestkazerne”, waar de heer van den Houten, in (1966 en 1971) als marinier enkele jaren geplaatst was en waar hij zeer prettige herinneringen aan heeft overgehouden. Na binnenkomst van het imposante gebouw, waar niet alleen het VP in is gevestigd, maar ook het Nederlands Veteranen Instituut (NVI), de Bond van Militaire Oorlogs- en Dienstsachtoffers (BNMO) en de Stichting Waardering Erkenning Politie (SWEF) werden zij verwelkomd door de heer André Odenkirchen, die hier de functie heeft van Hoofd Bureau VP (voor de marinemensen onder ons, dit is een soort Chef équipage). Na voorzien te zijn van een kop koffie werden de SVO-vertegenwoordigers naar een vergaderzaal begeleid, waar ook de heer Bart Holewijn (voorzitter van de VP-commissie die de aanvragen voor het buitengewoon lidmaatschap behandelt) en de heer Niels ten Ancher, die de secretaris van deze commissie is.



Gedurende enige tijd werden de SVO-bestuursleden aan een soort “kruisverhoor” onderworpen, waarin gevraagd werd wat de intenties van de SVO zijn, wat zij allemaal uitvoeren, wat zij doen voor de Oegstgeester Veteranen en wat de toekomstplannen zijn. Overigens was dit “kruisverhoor” een zeer aangenaam en vriendelijk gesprek. Na afloop van de bijeenkomst –om 11.15 uur- vertelde de voorzitter, de heer Holewijn, dat de aanvraag van de SVO in behandeling genomen zal worden en dat op 7 juni a.s. de SVO-vertegenwoordiging opnieuw –tezamen met een aantal andere aspirant leden van het VP- in Doorn zal worden uitgenodigd, waarbij van hun een korte presentatie over de SVO zal worden verwacht, waarna de toelatingscommissie een definitieve beslissing over de aanvraag zal nemen.



Na de vergadering keken de beide bestuursleden nog even rond in het grote gebouw en hielden stil bij het borstbeeld van Luitenant-Generaal Ted Meines, de “Vader der Veteranen”, wiens onderscheidingen en rangonderscheidingstekens op de bovenste verdieping zijn uitgesteld.

Rond 12.00 uur werd de terugreis aangevangen en keerde de SVO-afvaardiging “terug naar Oegstgeest”, een ervaring rijker.



## 7. Bestuursvergadering



Op donderdag 22 februari j.l. hield de Stichting Veteranen Oegstgeest (SVO) haar bestuursvergadering in het Dorpscentrum in Oegstgeest. Bij de binnenkomst in de vergaderzaal, bleek dat de voorzitter, de heer Verdonk, een nogal zware stok had meegenomen. Het was niet echt duidelijk, of de stok bedoeld was, om de voortgang van de vergadering kracht bij te zetten, of dat het alleen was, om het zeer fraaie houtsnijwerk te laten zien.

Om 16.00 uur opende de voorzitter de vergadering en heette zijn medebestuurders hartelijk welkom. Vervolgens behandelde de secretaris, mevrouw Hermans-Groen, de binnengekomen en uitgaande stukken.

De notulen van de vorige bestuursvergadering werden –onder dankzegging aan de vervaardigster- goedgekeurd en aansluitend werd er uitvoerig aandacht besteed aan het afwijzen van de Stolperstein voor Matroos 1 van Iterson. De vraag was; hoe nu verder? Er werden een aantal ideeën geopperd en er werden een paar voorstellen gedaan. We kunnen echter, in dit vroege stadium van het vervolg van het eerbetoon voor Matroos 1 van Iterson, daar (nog) weinig over mededelen, om niet opnieuw bepaalde personen te moeten teleurstellen. In één van de volgende Nieuwsbrieven hoort U wellicht meer over dit onderwerp.

Bij het behandelen van het financiële verslag, door de penningmeester, de heer Hermans, werd de stand van zaken besproken, waarin de SVO zich –financieel- bevindt en dat zag er gezond uit. Hulde voor de penningmeester!

Het volgende onderwerp was de jaarplanning, met betrekking tot het organiseren van één of meerdere saamhorigheidsmaaltijden en o.a. het deelnemen aan een aantal Veteranendagen en herdenkingen. E.e.a. zal binnenkort in een schema verwerkt worden en dan kunnen eventuele liefhebbers voor de herdenkingen -van buiten het bestuur- zich aanmelden bij de secretaris.



Bij het onderwerp wat verder ter tafel komt, gaf het algemeen bestuurslid, de heer Dusoswa, tekst en uitleg over het toekomstige Veteranenduiken. Meer daarover leest U in een volgende Nieuwsbrief. Het algemeen bestuurslid, de heer van den Houten vertelde, dat de heren Hermans en van den Houten een uitnodiging hadden ontvangen voor deelname aan de dodenherdenking op de Dam in Amsterdam. Daar hoorde ook een ontvangst in de Nieuwe Kerk bij en na afloop een koffietafel in Hotel Krasnapolsky. De SVO-bestuursleden hebben echter vriendelijk bedankt voor de uitnodiging, omdat ze het gebeuren in Oegstgeest op 4 mei a.s. belangrijker vinden.

Niets meer aan de orde zijnde, sloot de voorzitter –om 17.15 uur- de vergadering, na de bestuursleden bedankt te hebben voor hun komst en hun inbreng.

## 8. Herdenking bij de Wassenaarse Slag



De Wassenaarse Slag is voor Wassenaarders en toeristen de ultieme plek om even uit te waaien en te ontspannen. Juist daarom is het vandaag de dag, erg vreemd om te bedenken, dat het in 1944 op precies dezelfde plek helemaal misging. Eind februari 1944 sneuvelden zes dappere Franse marine-commando's voor onze vrijheid aan het Wassenaarse strand.

In de Tweede Wereldoorlog was het Wassenaarse strand onderdeel van een zwaar verdedigde kustlinie, ook wel de "Atlantikwall" genoemd. In 1943 wilde de Engelse marine-inlichtingendienst onderzoeken, waar zich in de "Atlantikwall" een zwakke plek bevond. Via dit punt konden dan geheimagenten veilig aan land worden gezet en onopgemerkt de Duitse linies passeren. Alleen zo konden speciale eenheden aanvallen uitvoeren op vijandelijke kusten. Vóór 27 februari 1944 had de Engelse marine-inlichtingendienst al twee pogingen gedaan om commando's veilig aan de kust te zetten, met behulp van een motortorpedoboot (MTB). Zij zouden verder onderzoek doen naar de duinenrij en nagaan of er de mogelijkheid was, om Geallieerde agenten op het strand te zetten. Dit gebeurde tijdens Operatie Madonna Able en tijdens

Operatie Premium. Aansluitend aan de vorige operaties werd in het voorjaar van 1944 een nieuwe poging gedaan.

In de nacht van 27 op 28 februari zijn zes marine-commando's door een Britse MTB vlak voor de kust bij de Wassenaarse Slag afgezet. Tot op dat moment was alles voorspoedig verlopen: de weersomstandigheden waren goed, de zee was kalm en er stond nauwelijks wind. Het begon zachtjes te sneeuwen toen de commando's steeds meer het strand naderden. Het is voor te stellen, dat de schrik hen op dat moment om het hart sloeg, toen vanuit de donkere nacht een Duits konvooi – begeleid door vijftal mijnenvegers – opdook. Gelukkig voor de commando's, zagen de Duitsers het vaartuig aan voor "een van hen". Zo konden de commando's met hun boot, ruim een uur lang, achter het konvooi aanvaren. Ze sloten aan achter de zogenaamde Duitse "Schnellboote".



Toen het moment zich voordeed, konden kapitein Charles Trépel en zijn mannen een rookgordijn aanleggen en verdwenen in de mist. Even na middernacht besloten de commando's over te stappen in een houten sloep waarmee zij ruim 600 meter nog zelf naar de Wassenaarse kust moesten varen. De laatste 30 meter voeren zij verder in een rubberboot.

Net wanneer kapitein Charles Trépel en zijn mannen aankwamen op het strand (rond 02.00 uur), werden vanuit de Duitse stellingen op het strand vuurpijlen afgeschoten. Toen eenmaal de vuurpijlen de lucht in gingen, was het duidelijk dat het foute boel was. De sloep die de commando's had afgezet, ging verder uit de kust liggen om niet ontdekt te worden. Ondertussen kwam er veel geschreeuw van het strand af en zag de

bemanning van de sloep, Duitse militairen met zaklantaarns heen en weer lopen. Later verdwenen zij weer in de duinen.

Helaas bleef radiocontact met kapitein Trépel uit, waardoor de sloep terugvoer naar de MTB verder in zee. Uiteindelijk voeren de sloep en de MTB diezelfde ochtend weer huiswaarts. In de avond van 28 februari mochten de commando's vanwege de slechte weersvoorspelling niet worden opgehaald. Dit betekende het einde van het dappere Franse marineteam.

Vermoedelijk zijn de commando's op het strand door een 'trip-wire' (trekdraad) gelopen, waardoor de Duitsers door vuurpijlen werden gealarmeerd. Toch werden de Franse commando's op dat moment niet gevonden door de bezetter en konden ze zich schuilhouden in de duinen. De volgende nacht probeerden vier van hen met de rubberboot naar de MTB te varen die hen had afgezet en die volgens afspraak er weer zou komen. Daaropvolgend probeerden de vier commando's de aandacht te trekken door te schreeuwen. Maar dit was tevergeefs. Wij weten dat de MTB een uitvaarverbod had gekregen. Het gevolg was dat de Duitse militairen dit hoorden en een omgeslagen rubberboot ontdekten. Drie van de commando's waren inmiddels overleden. Een vierde commando spoelde diezelfde dag nog aan op het strand. Dit bleken Jean



Hagnéré, Jacquelin Rivière, Rene Guy en Roger Cabanela te zijn. Later werden ook de lichamen van kapitein Charles Trépel (aan het strand ten zuiden van de Wassenaarse Slag) en Fernand Devillers (aan het strand van Scheveningen) gevonden. Waarschijnlijk hebben zij geprobeerd om in de nacht van 28 op 29 februari 1944 zwemmend bij de MTB te komen, maar zijn mogelijk bevangen door de kou van het ijskoude Noordzeewater.



In 1984 is er een onderzoek ingesteld naar het lot van de Franse commando's. Het resultaat van dit onderzoek staat omschreven in het interessante boek "Het drama bij Wassenaarse Slag, februari 1944". Omdat deze commando-actie nooit vergeten mag worden, werd op 3 mei 1985 bij de strandopgang naar de Wassenaarse Slag een monument geplaatst ter nagedachtenis aan de zes dappere Franse commando's. Ieder jaar vindt hier ook een herdenking plaats.

Op dinsdag 27 februari j.l. nam een vertegenwoordiging van de Stichting Veteranen Oegstgeest (SVO), op uitnodiging van de organisatie van de herdenking, deel aan het eerbetoon voor de Franse marine-commando's.

Om 09.45 uur arriveerden de heren Hermans en van den Houten, beiden lid van de Unie van Nederlandse Veteranen (UNV), op het parkeer-terrein bij het Restaurant aan de Wassenaarse Slag, om zich vervolgens naar een grote witte tent te begeven, waar de meeste deelnemers aan de herdenking zich aan het verzamelen waren. In hun gezelschap was ook de heer van der Laan, een trouw bezoeker van het Veteranen café, bovendien gepensioneerd leraar Frans op een Middelbare school, die bijna al zijn vakanties in Frankrijk doorbrengt en die dus een band met de Franse Strijdkrachten heeft.

In de tent werd koffie en thee verstrekt en konden de deelnemers, waaronder meerdere leden van de UNV, wachten op de dingen die komen zouden. Langzamerhand liep de tent en het parkeerterrein vol, tot er zich zo'n 250 personen hadden verzameld. Onder hun bevonden zich een aantal vertegenwoordigers van allerlei (Militaire) Verenigingen en Stichtingen, gedeeltelijk in uniform gekleed en voorzien van modelonderscheidingen. Ook waren er natuurlijk een aantal Vips, waaronder een 16-tal gewapende Franse Marine-commando's die de erewacht bij de plechtigheid vormden. Verder was er de zoon van de gesneuvelde Kapitein Trépel, de Franse Ambassadeur, de Franse Militaire Attaché, Militaire vertegenwoordigers van o.m. België, Canada, Duitsland, Frankrijk, Nederland en



de Verenigde Staten. Uiteraard was ook de Burgemeester van Wassenaar aanwezig, de gastheer van deze ceremonie.

Om 10.30 uur werden de aanwezigen verzocht om de klaarstaande stoelen te bezetten of om in de erewacht plaats te nemen, waarna de plechtigheid begon. Vanwege het internationale karakter, werd alles in 3 talen uitgelegd: Frans, Engels en Nederlands.

De ceremoniemeester hield een toespraak en legde nogmaals uit, wat zich hier in 1944 had afgespeeld, gevolgd door de voorzitter van de oud-commandovereniging, die ook een korte toespraak hield. De Burgemeester van Wassenaar, de heer de Lange, legde in zijn toespraak uit, dat vrijheid niet zo maar iets is, maar dat daar een prijs voor betaald moeten, zoals de 6 Franse Marine-commando's dat jaren geleden hadden gedaan. Hij nodigde de aanwezigen uit, om na de ceremonie zich naar het Raadhuis van Wassenaar te begeven, voor de lunch. Ook de Franse Ambassadeur hield een toespraak, in het Nederlands, met een lichtelijk Parijs accent. Tot slot sprak de zoon van Kapitein Trépel een dankwoord uit waarin hij o.m. zei blij te zijn, dat zo'n grote groep aanwezigen een eerbetoon aan zijn vader en de andere teamleden bracht.



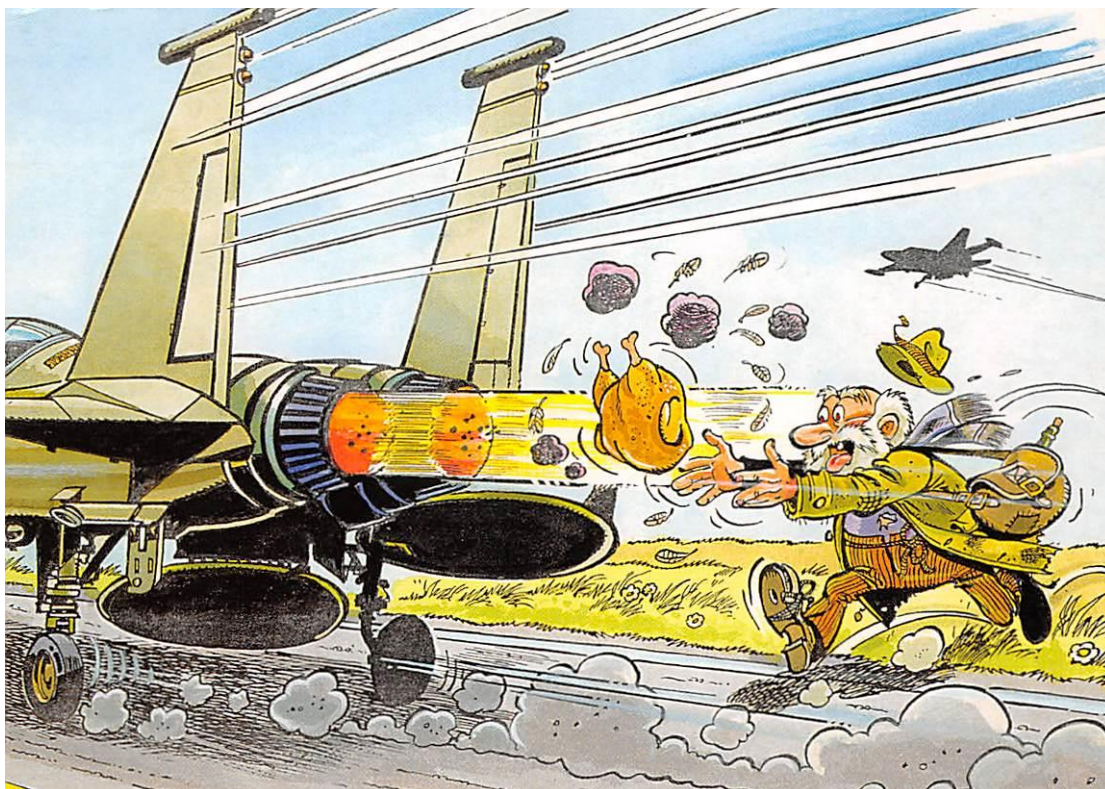
De ceremoniemeester verzocht vervolgens om iedereen die dat kon, om op te staan en de (oud)militairen de houding aan te nemen. De “Last Post” werd geblazen en de groet werd gebracht. Daarna volgde 1 minuut stilte en werden de Franse en de Nederlandse vlag gehesen door een viertal, in historische WW-II commando-uniformen geklede commando's en werd het Franse volkslied (Marseillaise) en het Nederlandse volkslied (Wilhelmus) gespeeld, door een afvaardiging van de Douane-Kapel. Daarna werd aangevangen met de kranslegging(en). Dat waren er behoorlijk veel en naast de kransen waren er ook de nodige bloemstukken.

Om 12.30 uur waren alle officiële verrichtingen gedaan en werden “de aangetreden troepen” ontbonden. Naast het parkeerterrein stonden 2 touringcars van de Firma “Brouwer”, die de aanwezigen –tenminste als ze dat wensten- naar het Raadhuis “De Paauw” in Wassenaar brachten. Daar werd aan de deelnemers een uitgebreide lunch aangeboden, met diverse soorten soep, belegde broodjes, vele soorten frisdranken en natuurlijk de “Vin d'Honneur” (witte en rode wijn), dit ter nagedachtenis aan de gesneuvelde Fransen Marine-commando's.

Om 14.15 uur leverden de 2 touringcars van de Firma “Brouwer” iedereen weer af op de parkeerplaats op de Wassenaarse Slag, waarna de deelnemers –omstreeks 14.30 uur- tevreden en nog onder de indruk van de plechtige herdenking, huiswaarts keerden, terugziend op een interessante gebeurtenis, waarbij de “weergoden” de herdenkers zeer ter wille waren, met een gunstige temperatuur (9°C), weinig wind en een aangenaam lentezonnetje!



### 9. Humor in uniform.



## 10. Collage.

