



NMMAGAZINE

MEI 2016

- 2 Van de voorzitter
- 3 Duivelse strijdagens – de ontstaansgeschiedenis van de tank
- 7 Apaches als ‘vliegende tank’?
- 10 Pantserafweergeschut
- 12 Hr.Ms. M1- een Duitse onderzeeboot in Nederlandse dienst
- 16 Twee grootvaders als vlieger
- 18 Vrijwilliger in het NMM
- 19 Onder Nederlandse vlag: Plein 4
- 23 Bijdrage van de directeur NMM: Hedwig Saam



VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM

BESTE VRIENDEN,

Met veel plezier ben ik op 1 januari 2016 begonnen als uw voorzitter. Want wat wil je nog meer: voorzitter zijn van de vrienden van een van de mooiste musea in Nederland. Het NMM heeft in 2015 meer dan 500.000 bezoekers getrokken, diverse prijzen en eervolle vermeldingen gekregen, en is recent genomineerd voor de BankGiro Loterij Museumprijs 2016. Voorwaar een hele prestatie!

Dit jaar draait het thema van het NMM rond 100 jaar Tank. Rondom dit thema zullen dit jaar in het museum veel activiteiten worden ontplooid, te beginnen met een tijdelijke tentoonstelling vanaf april 2016 over het ontstaan van de tank. In de zomermaanden zullen er ook diverse activiteiten worden gehouden op het buitenterrein, de Arena, waarbij er ook met tanks zal worden gereden. Wij zullen op onze vriendendagen dit jaar bij dit thema aansluiten. De eerste vriendendag op 13 mei jl. ligt al weer achter ons. Het was niet eenvoudig om in de overvolle agenda van het NMM een geschikte dag te vinden. Daarom kozen we deze keer voor een doordeweekse dag, en voor een programma waarbij de vrienden hun eigen dagindeling konden maken door te kiezen wat ze wilden bezoeken of bekijken. Ook hebben we de belofte ingelost om voor de vrienden de 'Klas van 45' te kunnen bezoeken met begeleiding.

Voor de tweede vriendendag zult u later worden uitgenodigd, waarbij het de bedoeling is dat wij aanwezig zijn bij een van de buitendemonstraties in de Arena. Maar daarvoor nog enig geduld.

Ook in het NMMagazine wordt dit jaar aandacht besteed aan de tank. Maar daar blijft het niet bij. In dit nummer staat ook een artikel over de Apache helikopter, vaak de vliegende tank genoemd. Maar ook interessante artikelen over een Duitse onderzeeboot onder NL vlag, over het ministerie van Defensie op Plein 4, over Jan Bosch, vlieger tijdens WOII in Europa, en een interview met vrijwilliger Marthy Geluk uit het museum. Kortom, een nummer vol leesplezier, waarbij ik hoop dat er voor iedere vriend wat leuk is bijzit.

Tussen al het positieve nieuws ook een slecht bericht. De leiding van het NMM heeft besloten dat de jaaruitgave Armamentaria niet meer zal verschijnen. De inspanningen wegen niet op tegen de afname van dit mooie periodiek. Met name voor de voormalige vrienden van het legermuseum is dat een tegenvaller. Het bestuur betreurt het ook,




maar begrijpt ook de afweging van het NMM. Men gaat wel een andere publicatie uitgeven met een meer populair karakter. Op onze eerste vriendendag is deze nieuwe publicatie voor onze vrienden te verkrijgen en wij zullen daarover verder op de website berichten.

Tot slot heeft u allen een 'Vrienden NMM pas' gekregen, waarmee u gratis toegang heeft tot het NMM. U hoeft dan niet meer via de kassa een dagkaartje te halen, maar u kunt direct door bij de toegangspoortjes. En mits u uw bijdrage jaarlijks tijdig blijft betalen, houdt u die toegang. Wij zijn blij met deze service van het NMM en bedanken hen er hartelijk voor!

Tot ziens op de vriendendagen!
Theo Ent





Op weg naar de Mark I: een prototype van de Little Willie. Het ontwerp voldeed niet en verdween weer van de tekeningtafel. (collectie Legermuseum inv. 00110007)

DUIVELSE STRIJDWAGENS – DE ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN DE TANK

DOOR ALFRED STAARMAN

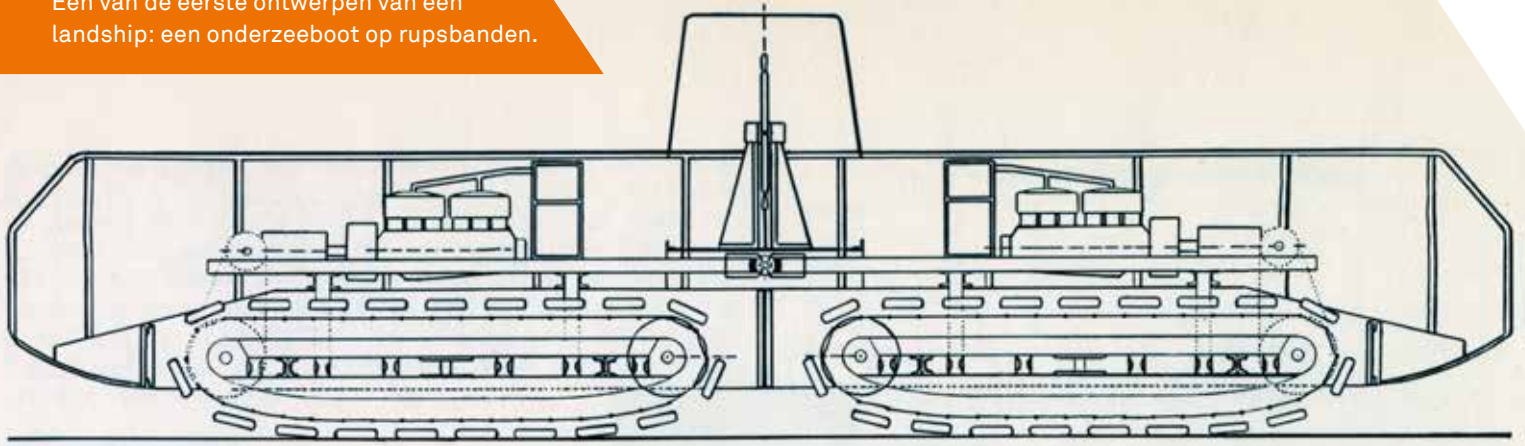
‘Caterpillar landships are idiotic and useless. Nobody has asked for them and nobody wants them’ (Fourth Sea Lord, commodore Lambert, 1915). In september 2016 is het 100 jaar geleden dat op het slagveld voor het eerst tanks werden ingezet. Om precies te zijn op 15 september 1916 bij Flers, Noord-Frankrijk, in een Britse poging de Duitse stellingen te doorbreken.

De uitvinding van de tank is een fascinerend verhaal, waarbij logica en doelmatigheid niet altijd de hoofdrol hebben gespeeld. Het was niet zo dat op een goede dag iemand in een loopgraaf het idee kreeg vuurkracht te koppelen aan mobiliteit en bescherming – de drie karakteristieken van de tank – en zo de uitvinder werd van dit nieuwe wonderwapen. De tank is niet uitgevonden maar

ontstaan uit experimenten en een gedachtevorming over de wijze waarop de bloedige impasse aan het westfront doorbroken moest worden. Het spoor terugvolgend tot het begin kom je uit bij – en dat is iets wat geen scriptschrijver zou kunnen verzinnen – de luchtvaartdienst van de Britse marine. Dat zat zo. Belangrijk in dit verhaal is de persoon van Winston Churchill, in 1914 minister van marine. Churchill was een grote, stimulerende

factor in de ontwikkeling van wat uiteindelijk de TANK zou heten maar in aanvang werd aangeduid als His Majesty's Landship. Het begon met gepantserde bewapende auto's die door de Luchtvaartdienst van de marine werden gebruikt om verkenningen uit voeren en vliegvelden te beschermen. De armoured cars van Churchill – vuurkracht, gekoppeld aan mobiliteit en bescherming – voldeden goed maar verdwenen van

Een van de eerste ontwerpen van een landship: een onderzeeboot op rupsbanden.

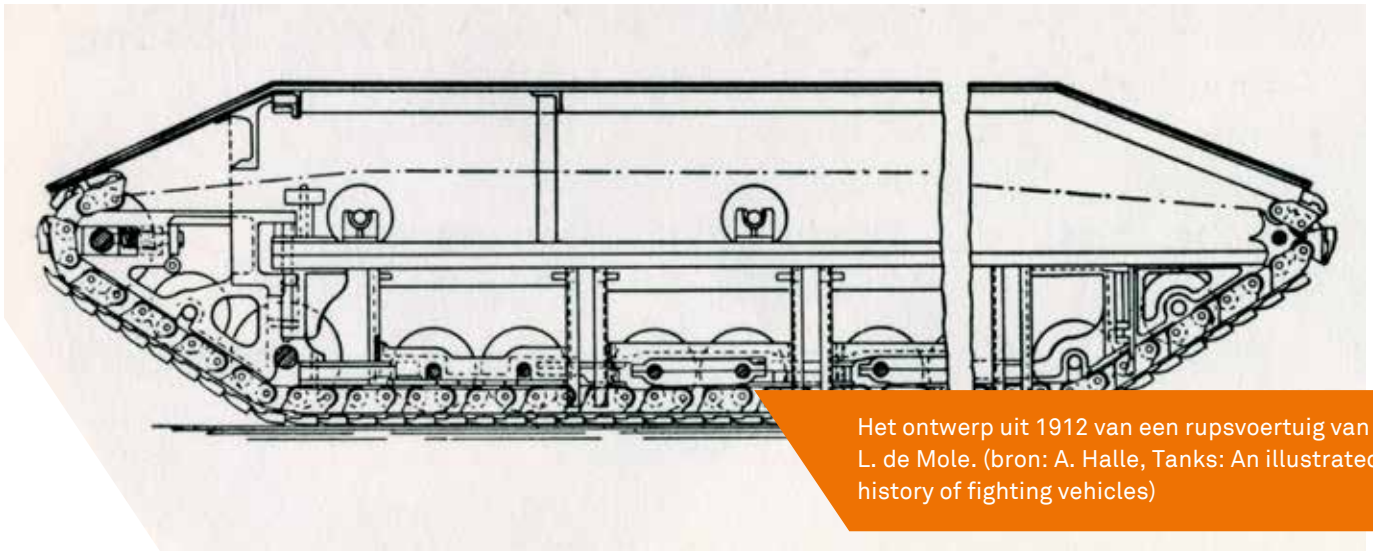


het westfront toen dat eenmaal muurvast zat en daar door de terreingesteldheid geen rol meer konden spelen. Ze werden vervolgens ingezet in het Midden-Oosten en in Afrika. Churchill ging nu op zoek naar mogelijkheden om met grote machines, die hij landships noemde, een doorbraak van vijandelijke loopgraven te bewerkstelligen. Hij kreeg een voorstel onder ogen dat elders in een la was beland. Het was een idee uit 1914 van majoor Ernest D. Swinton, een genieofficier. Deze wilde de uit de landbouw afkomstige Holttractors die reeds de kanonnen van de Royal Artillery door de modder voorttrokken, ombouwen tot machine gun destroyers; gepantserde rupsvoertuigen die in staat waren loopgraven over te steken en vijandelijke mitrailleurnesten uit te schakelen maar vond in zijn kringen daarvoor echter geen gehoor. Maar wèl bij Churchill. Uiteindelijk gevolg hiervan was dat de Director of Naval Construction, een hoge officier verantwoordelijk voor de aanbouw van marineschepen, zich aan het hoofd geplaatst zag van een Landship Committee. Mooie staaltjes van Brits technisch innovatief talent kwamen daarbij ter tafel. Zo was er het idee om een onderzeeboot overlans door te zagen en die te voorzien van rupsbanden. Hiermee zou een heel peloton infanterie in één keer door de vijandelijke linies kunnen breken. Een ander idee had het meeste weg van een gemotoriseerde

versie van een middeleeuwse belegeringstoren: 15 meter hoog, 30 meter lang met drie wielen van elk 10 meter doorsnee en een totaal gewicht van niet minder dan 300 ton. Weer een andere suggestie was een 15 meter lange, 36 ton zware machine met drie wielen van vijf meter in doorsnede. Toen bleek dat deze wielen zoveel ruimte innamen dat er alleen naar achteren geschoten kon worden en het ding dus een U-bocht zou moeten maken om de vijand onder vuur te kunnen nemen werd geopperd om het op afstand bestuurbaar te maken en het, gevuld met explosieven op de Duitse loopgraven af te sturen. 'There appears to have been a collective retreat from reality that day', volgens sommigen. Maar hoe absurd een en ander ook klonk, zulke ideeën droegen uiteindelijk allemaal bij aan iets wat wèl werkte, want een

Tractor met olifantenpoten. Ook niet de oplossing voor het oversteken van loopgraven. bron: John A. Glanfield, *The Devil's Chariots: The Birth and Secret Battles of the First Tanks*.



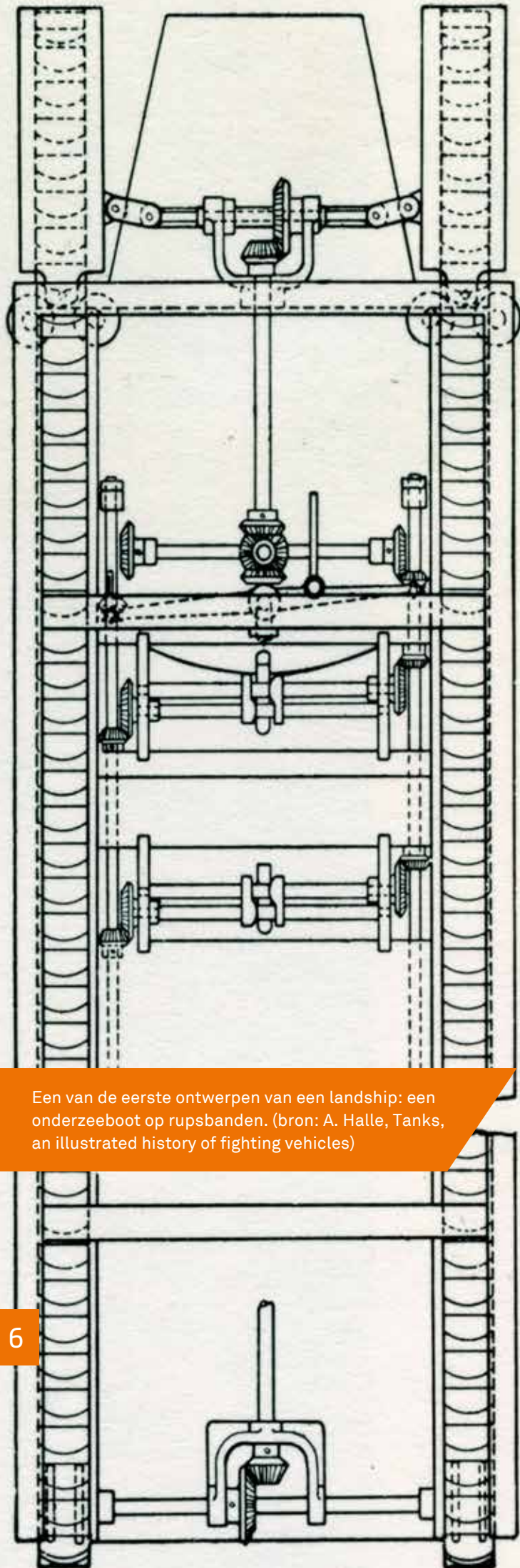


Het ontwerp uit 1912 van een rupsvoertuig van L. de Mole. (bron: A. Halle, Tanks: An illustrated history of fighting vehicles)

soortgelijk project kwam niet vanzelf van de tekentafel. Ervaren hoe het niet kán gaan doorgaans vooraf aan ontdekken hoe het wel móet. Er waren bij het Landship Committee eigenlijk slechts twee verschillende denkrichtingen: het verplaatsen van infanterie, versus, het verplaatsen van vuurkracht ter ondersteuning van diezelfde infanterie. Langzaam maar zeker vatte het idee post de bestaande, draaibare koepels van de pantserauto's op onderstellen met rupsbanden te plaatsen. Het concept van het landschip kwam naderbij hoewel de eerste tanks nog geen draaibare koepel hadden, die primeur had later de Franse Renaulttank. In mei 1915 moest de initiator van het project, Winston Churchill, aftreden vanwege de mislukte operatie bij Gallipoli. Er waren behalve Churchill en een enkeling niet veel supporters van het landschip binnen de marine geweest, wat niet zo verwonderlijk is. Hij kwam herhaaldelijk in conflict met deze en gene in de top van het militaire en politieke establishment, waar gevestigde belangen in overvloed te vinden waren. De marine bouwde aan een landschip voor het leger dat daar niet om had gevraagd en diens gevolg ook niets deed om te helpen. Waarom? Omdat Winston Churchill een visie had en de moed toonde dóór te experimenteren in plaats van terug te vallen op 'beproefde' recepten waarvan iedereen kon zien dat ze niet werkten. Hij zag ook dat artilleriebombardementen op vijandelijke stellingen te weinig effect hadden. Zijn oplossing was evenwel niet intensiever bombarderen maar zoeken naar alternatieven.

Na Churchills vertrek kwam er eindelijk toch bemoeienis van de kant van het leger. De marine zou het ontwerp leveren op basis van de tactische en operationele specificaties van de landmacht en het Ministerie van Munitie ten slotte zou de productie voor zijn rekening nemen. Het project kwam onder de hoede van het War Office. Het idee om troepen te verplaatsen werd losgelaten ten faveure van de verplaatsbare vuurkracht.

Bij het ontwerp waren niet alleen militairen betrokken maar ook ondernemers die met landbouwtractoren bekend waren. Het eerste serieuze ontwerp was de Little Willie, een bijna vierkante, stalen doos op rupsbanden. Het begon erop te lijken maar het belangrijkste nadeel was dat hij te kort was waardoor de verhouding tussen lengte en hoogte nadelig uitpakte hetgeen weer resulteerde in instabiliteit. Little Willie kwam niet over de loopgraven heen en voldeed daarmee niet aan de belangrijkste, allesoverheersende eis dat de machine loopgraven van twee meter moest kunnen oversteken. Aan deze specificatie dankt de eerste operationele tank zijn uiteindelijke vorm. Het was luitenant Walter Gordon Wilson, een officier van de Armoured Car Division – een marineofficier dus – die in het najaar van 1915 op het idee kwam de tracks rondom het gehele oppervlak van de zijkanten van de romp (één van de vele aan de maritieme wereld ontleende aanduidingen van onderdelen van tanks) te laten lopen. Door ze zo ver naar achteren door te trekken werd de tank als het ware langer en kwamen ze aan de voorzijde onder een hoek te staan zodanig, dat de machine over obstakels heen kon klimmen zonder te snel voorover te duiken. De Mark I, of Mother, was geboren, althans op de tekentafel. Alles bij elkaar had de ideevorming tot hier elf maanden geduurd. In januari 1916 werd het prototype getoond aan de legerleiding en de koning waarbij overigens niet iedereen overtuigd was van het nieuwe wapen. Lord Kitchener sprak de befaamde woorden 'It is a pretty mechanical toy, but without serious military value'. Desalniettemin volgde in februari de eerste order: 100 tanks. De factor tijd, of beter het gebrek eraan was van groot belang bij de ontwikkeling van de tank. De tijdsdruk was natuurlijk enorm. Er was geen gelegenheid om het wapen uitgebreid te testen en te verbeteren alvorens het in de strijd te werpen, al was het alleen al vanwege de geheimhouding van het project die natuurlijk essentieel was om het verrassingseffect niet verloren te laten gaan. De Britse bevelhebber Douglas Haig kon uiteindelijk de verleiding niet langer weerstaan en zette op 15 september 1916 bij Flers – uit oogpunt van ontwikkeling te vroeg en uit tactisch oogpunt te weinig – tanks in en verspeelde daarmee niet alleen voor eens en voor altijd de kans op een totale verrassing doch bovendien de mogelijkheid op een beslissende doorbraak van het Duitse front. Reeds binnen enkele maanden verscheen aan die kant van het front het befaamde Mauser 12.8 mm antitankgeweer. De Britten lieten de introductie van de tank vergezeld gaan van misleiding en psychologische oorlogvoering. Zo werd de eerste serie Male Tanks, met het zesponder kanon, genummerd vanaf 701, en de eerste serie Female Tanks, met de mitrailleurs, genummerd vanaf 501. Een ander idee was om iedere tank te voorzien van een bord met daarop de tekst GOTT SETRAF DUSTECHLAND,



Een van de eerste ontwerpen van een landship: een onderzeeboot op rupsbanden. (bron: A. Halle, Tanks, an illustrated history of fighting vehicles)

een opzettelijk verkeerd gespelde verwensing, GOTT STRAFE DEUTSCHLAND, aan het Duitse adres. Het idee erachter was dat de Duitsers zo druk zouden zijn met het puzzelen met letters dat ze zouden vergeten de tanks onder vuur te nemen.

Tot het moment van introductie was het verhaal van de tank bijna een jongensdroom: in korte tijd met een paar man in het geheim een technologisch hoogstaand wapen ontwerpen dat wellicht een beslissing kon forceren. Toen hij er eenmaal was en er geproduceerd moest worden en de gevestigde belangen in het geding kwamen verloor het jongensboek zich in een bureaucratische nachtmerrie. Competentiekwesties tussen het ministerie van Defensie, dat van Munitie en het hoofdkwartier haalden de vaart eruit. Tegen het einde van de oorlog hadden niet minder dan negen verschillende ambtelijke commissies zich over de tank ontfermd. Aantallen werden niet gehaald door de tekorten aan geschoolde arbeiders en productiecapaciteit. Ondanks de problemen was de Mark IV die in 1918 het licht zag toch al weer een sterk verbeterde versie van de Mark I uit 1916. De tank was inmiddels bestand tegen de Duitse antitankgeweer-munitie en had een door één man te bedienen besturingssysteem, dit in tegenstelling tot de vier man in de Mark I.

Na de oorlog boog de Royal Commission on Awards zich over de vraag wie nu eigenlijk de 'uitvinder' van de tank was. Behalve Churchill, zijn rol is hierboven al gememoreerd, waren de belangrijkste twee bij de ontwikkeling betrokken personen de luitenant Wilson en Sir William Tritton. Wilson, als militair, zette op papier de stap naar het karakteristieke ontwerp van de Mark I, terwijl Tritton, als ondernemer en industrieel, talloze technische problemen tijdens de productie oploste. Beide heren werden beloond met £ 15.000,-.

Het in zo'n korte tijd ontwerpen van een complexe machine als de tank, is een prestatie maar toch ook nu weer werd min of meer het wiel opnieuw uitgevonden, hoewel dat in dit verband wellicht een wat ongelukkige uitdrukking is. Want, al in 1912 namelijk had een Australische ingenieur, L. de Mole, bij het Britse leger een ontwerp ingeleverd van een rupsvoertuig met de contouren van een tank. Het werd niet opgepakt. Deze man had met zijn ontwerp goud in handen maar kon natuurlijk ook niet bevroeden dat hij beter bij de luchtvaartdienst van de marine had kunnen aankloppen.

LEESTIP:

The Devil's Chariots: The Birth and Secret Battles of the First Tanks, John A. Glanfield. Uitgever: Sutton Publishing UK, 2001, ISBN 0 7509 2706 2

EEN KORTE BLIK OP DE INZET VAN APACHES

APACHES ALS 'VLIEGENDE TANK'?

DOOR MAJoor-VLIEGER WILCO DE WAARD

Inleiding

Het is rond drie uur in de nacht in Afghanistan en ik word abrupt gewekt door een indringend alarm; het is het QRF¹-alarm dat niet alleen mij, maar ook de anderen van de QRF sectie gewekt heeft. Iedereen die in de buurt van het alarm geslapen heeft, weet nu dat er binnen korte tijd Apaches vertrekken naar een eenheid in nood die om luchtsteun heeft gevraagd. Ondanks het tijdstip staan we binnen een paar minuten volledig aangekleed op OPS om daar de missie en de kaarten te ontvangen. Deze informatie zorgt ervoor dat we rechtstreeks naar de juiste locatie kunnen vliegen en ook meteen contact kunnen maken met de eenheid. Medewerkers van OPS/NAV² en Inlichtingen (intelligence) verzorgen zo snel als mogelijk alle producten en laatste informatie over

een mogelijke vijand in het gebied. Ongeveer tegelijkertijd staat het QRF-voertuig voor de deur, klaar om ons naar de Apaches te brengen. Zodra we bij onze Apache aankomen, staat de crewchief met zijn team al gereed en zijn sommige systemen al opgestart, zodat zo min mogelijk tijd verloren gaat. We stappen beide in en de backseater³ begint met de versnelde opstartprocedure terwijl ik alle noodzakelijke navigatie- en wapensystemen gereed maak voor vertrek richting de eenheid op de grond. Nadat onderlinge communicatie getest is en beide Apaches gereed zijn, vertrekken we na toestemming van OPS en de luchtverkeersleiding met voorrang richting de eenheid in nood. Zo snel als mogelijk wordt contact gelegd met de eenheid; het blijken in dit

geval buitenlandse Special Forces die tijdens een patrouille in het nauw gedreven zijn door de Taliban en nu een uitweg zoeken naar een veilig onderkomen. Met onze steun vanuit de lucht vinden ze die, waarna we met een opkomende zon terug keren naar onze basis in Tarin Kowt.

In dit artikel bespreek ik kort de rollen van de Nederlandse Apaches tijdens missies in o.a. Afghanistan zoals ik die ervaren heb. Het kader waarbinnen ik dit artikel schrijf is dan ook mijn eigen mening, waarbij ik ook verwijs naar het ongerubriceerde Handboek Air Manoeuvre Tactics⁴ dat relatief kort geleden binnen Defensie is uitgebracht. Mijn doel is hoofdzakelijk om u, binnen het onderwerp "100 jaar tanks", een kleine blik in de keuken van de "Air Cavalry" te geven.



Rollen van de Apache

De QRF actie in de inleiding is slechts één voorbeeld van de inzet van Nederlandse Apaches tijdens de vele uitzendingen in Afghanistan. Uiteraard worden onze Apaches niet alleen ingezet als QRF middel, maar ook als bewapende aerial escort van transporthelikopters tijdens air manoeuvre of air mobile verplaatsing, bevoorrading en MEDEVAC⁵. Deze rol en de kort beschreven QRF bleek in Afghanistan, maar ook daarbuiten, de meest bekende rol voor de Apache. Met name de QRF taak en dan meestal in de Close Air Support (CAS) rol is waar we bekend om staan bij de grondeenheden in de Areas Of Responsibility (AOR)⁶; CAS is een vorm van directe ondersteuning aan grondtroepen, waarbij we in contact staan met een gekwalificeerde Joint Terminal Attack Controller (JTAC) die voor ons de doelen op de grond in kaart brengt, waarna wij de gewenste wapens effectief inzetten.

Een andere, ook zeer actuele, rol is die van Intelligence Surveillance and Reconnaissance (ISR)⁷. Met onze sensoren zijn we in staat om tot op grote afstand dingen waar te nemen. We kunnen deze rol bij dag en bij nacht gezien of ongezien uitvoeren, waarbij we verschillende soorten informatie vergaren. Deze informatie wordt dan na de vlucht geanalyseerd door gespecialiseerd personeel. Deze geanalyseerde informatie kan vervolgens bijdragen aan toekomstige missies of zelfs in de gesprekken die op lokaal politiek niveau gevoerd worden in een missiegebied door bijvoorbeeld een afgevaardigde van VN. Onze inzet kan dus verstrekkende

gevolgen hebben, ook zonder dat er wapens zijn ingezet.

Manoeuvre met Apaches

De rol waarin we in combinatie met de grondtroepen (al dan niet bereiden) het terrein en vijand in kaart brengen en daarbij mogelijk preventief de vijand uitschakelen werd en wordt nog steeds onderschat en daarom ook te weinig benut.

In de voorbereidingen van een niet nader te noemen missie gaven we bij de grondcommandant aan dat er voor ons, met onze sensoren, een uitermate goede manoeuvreerrol was weggelegd. We legden uit dat we, voor de troepen uit, alles in kaart konden brengen en daar waar de Rules Of Engagement (ROE)⁸ het toelieten, ook vroegtijdig konden ingrijpen. Het voorstel werd echter niet (volledig) omarmd en uiteindelijk vlogen we ook deze missie weer in

een CAS rol. Het vervelende tijdens deze specifieke missie was echter dat we daadwerkelijk een volledige opbouw van vijandelikheden in kaart brachten, maar er in onze geplande rol niets aan konden doen; tot het moment dat onze (CAS) rol effectief werd bleef het bij rapporteren. 'Onbekend, maakt onbemind' speelde in dit geval een belangrijke rol, waardoor in de planning al werd gekozen voor de bekende weg.

Het belangrijkste dat we in de loop der jaren geleerd hebben is dat deze tank in de lucht een effectievere en efficiëntere tool van een grondcommandant kan zijn, mits hij/zij goed op de hoogte is van de capabiliteit van dit wapenplatform. Het is lastig om een platform in het driedimensionale vlak in te zetten, waar een grondcommandant in het tweedimensionale vlak beweegt en kijkt; een goede joint planning, waarbij vooraf capabiliteit en ROEs worden besproken, en onderling vertrouwen zorgen dan voor een gedegen uitvoering; er kan dan ook zonder al te veel problemen worden afgeweken van het originele plan, wanneer de situatie daar om vraagt.

Training in Nederland en Amerika

Om onze Apache crews te trainen in deze en nog vele andere rollen maken we gebruik van oefengebieden in en om Nederland en in Amerika. In Amerika trainen we met permanent gestationeerde Nederlandse Apaches



Apaches hebben sensoren op de neus

regelmatig boven de uitgestrekte gebieden rond Ft. Hood, Texas. In Nederland zijn de gebieden uiteraard wat kleiner en ook dichter bevolkt. Het is daarom noodzakelijk om ook buiten de eigen landsgrenzen te oefenen. Zo nemen we deel aan oefeningen in o.a. Duitsland, België, Italië, Groot-Brittannië en Hongarije. Deze oefeningen voeren we vaak joint⁹ uit of met meerdere Nederlandse helikoptertypes. Er wordt naast joint ook combined getraind; dit houdt in dat we deelnemen in internationaal verband. Die training is van belang voor mogelijke internationale inzet waar dan ook ter wereld. Al met al zijn de Apaches met alle ondersteunende eenheden behoorlijk veel op pad in binnen- en buitenland en wordt er veel van hen en hun thuisfront gevraagd. Het doel is echter duidelijk en dat is dat we met al onze training en inzet de nationale en internationale veiligheid direct en indirect bevorderden. Het is uiteraard ons directe doel om hen die binnen een missie werkzaam zijn te beschermen tijdens de uitvoering van de opgedragen taken. Momenteel zijn we daarvoor o.a. ook met vier Apaches actief in de missie MINUSMA¹⁰, die na 2015 verlengd is tot tenminste eind 2016.

Conclusie

De rollen welke de Apache kan vervullen zijn velerlei en daarmee is de Apache een breed inzetbaar wapenplatform. Met de continue doorlopende modernisering van de Apache blijft het een middel om rekening mee te houden. Samenwerking in voorbereidingen van training en inzet is cruciaal om tot de beste resultaten te komen. De inzet van Apaches zal nooit de noodzakelijke inzet van tanks en andere pantservoertuigen kunnen vervangen, maar is wel een enorme force multiplier voor welke commandant dan ook. Het is mogelijk om door middel van de juiste voorbereiding, zoals onderlinge kennis met betrekking tot capabiliteit en ROE een joint missie uit te voeren met de Apache in een manoeuvre rol. Ik hoop dat ik u in het kort een kijkje heb kunnen geven in de keuken van de Nederlandse "Air Cavalry" en dat ik u hiermee ook een duidelijker beeld heb kunnen schetsen van dit breed inzetbare wapenplatform.



Backseat
Apache



Frontseat
Apache

VOETNOTEN

- 1 Quick Reaction Force; snel inzetbare eenheid t.b.v. troepen in nood.
- 2 Operatie / Navigatie; medewerkers verantwoordelijk voor produceren van alle producten van toepassing op de missie; daarnaast vervulden deze collega's ook de nachtdiensten, waarbij ze berichtgeving van eenheden in het gebied bleven volgen en indien noodzakelijk het QRF-alarm inschakelden (op aanwijzing van het hoofdkwartier).
- 3 De vlieger in de achterste cockpit wordt backseater genoemd en is primair verantwoordelijk voor het vliegen en nabij beveiliging van de Apache.
- 4 Air manoeuvre ("The projection of tactical activities in or through the air to achieve effects on the ground") is onderdeel van het landoptreden en betreft over het algemeen gebied dat nog niet in eigen handen is of gecontroleerd wordt door eigen troepen. Air mobile ("The projection of tactical activities through the air by delivery of forces from landed helicopters directly into an objective area to achieve effects in a land environment") kan daarentegen gezien worden als een logistieke verplaatsing van personeel en middelen in een veelal door eigen troepen gecontroleerd gebied; Handboek Air Manoeuvre Tactics, LAND-CA-03, uitgave januari 2015.
- 5 Helikopters voorzien van specifiek personeel en middelen t.b.v. medisch transport.
- 6 De verantwoordelijkheidsgebieden die aan een eenheid zijn toegewezen.
- 7 Het verzamelen van inlichtingen, toezicht houden en verkennen van daarvoor aangewezen gebieden.
- 8 Regels en richtlijnen voor militaire eenheden en individuen die aangeven onder welke omstandigheden en condities, met welke intensiteit, wijze en middel gebruik van geweld of mogelijk provocerende acties mogen worden uitgevoerd.
- 9 Gezamenlijk optreden tussen verschillende krijgsmachtdelen.
- 10 United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali (Frans: Mission multidimensionnelle Integree des Nations Unies pour la Stabilisation au Mali, MINUSMA)



4.7 cm pag

PANTSERAFWEERGESCHUT

DOOR PAUL VAN BRAKEL

Het verschijnen van de eerste gepantserde gevechtswagens op de slagvelden van de Eerste Wereldoorlog veroorzaakte een paniek waarop antwoord gegeven moest worden. Met name de infanterie voelde zich het meest bedreigd. De gevaartes kwamen immers recht op hun af. De eerste vormen van anti-tankgeschut die werden ontwikkeld, zaten echter bij de artillerie die veelal vanuit een achterhoede opereerde. De grote vraag bleef: hoe de infanterie van dergelijke wapens te voorzien? Zij was gebaat bij handzaam te bedienen materieel en voor het voetvolk makkelijk te vervoeren.

Een dergelijk anti-tankwapen waarvan men hoge verwachtingen had is het 4.7 cm pantserafweergeschut (pag). Een exemplaar hiervan staat in het museum op de eerste verdieping in de themahal Operaties, of zoals in de centrale hal aangegeven: 'oorlogen'. Het exemplaar dat hier staat, herkent zich als een Nederlandse variant door de open spaakwielen ('speeklichaam en een velg'). Hoe dit exemplaar in de

collectie is terechtgekomen, is wat onduidelijk. Hoogstwaarschijnlijk is dit geschut een van de stukken die door de Duitse bezetter in 1940 aan het museum is overgedragen. Door de contacten van de toenmalige directeur met de Duitse legerautoriteiten, voortvloeiend uit oude contacten die hij binnen het Duitse leger had, kon divers Nederlands materieel, als verzamelde oorlogsbuit uit de meidagen van

dat jaar, aan de collectie worden toegevoegd.

Op een van de vroege foto's van de opstelling in het Pesthuis in Leiden (inrichting begonnen in 1941) is het stuk prominent op de voorgrond te zien. Om het stuk voor overdracht onklaar te maken is er een gat in de loop geboord. Een methode die we vaker terugzien bij de stukken die

tijdens de Duitse bezetting in het museum zijn terechtgekomen.

De 4.7 cm pantserafweergeschut is van Oostenrijks fabricaat van het merk Böhler. De Nederlandse legerleiding zocht een accurate oplossing tegen vijandelijke pantserwagens. In 1936 koos men voor dit type en merk, omdat het een scherpe prijs wist te bieden ten opzichte van de concurrent, de Duitse PAK 35/36. Op zich is het opmerkelijk dat vanuit het door Duitsland geannexeerde Oostenrijk een dergelijk wapen werd geleverd aan een potentiële tegenstander.

Voor het gebruikersgemak voor de infanterie speelde hierbij een rol. Het stond laag aan de grond en kon snel in stelling worden gebracht. In enkele seconden werden de benen gespreid, waarna eenvoudig de wielen afgenomen konden worden. Het geheel stond dus met het affuit direct op de grond. De 'Voorlopige Aanwijzingen voor het Gebruik van het Pantserafweergeschut'¹ meldt in de Algemene Grondslagen: 'Schieten met het stuk zonder gebruik van den schietsteun, dus met niet afgenomen raden, is uitzondering'. Het gebeurde wel eens dat snel gehandeld diende te worden, waarbij er geen tijd was het geheel optimaal in stelling te brengen en geschoten moest worden met de wielen aan het affuit. Het moge duidelijk zijn dat dit niet de stabiliteit ten goede kwam.

Het prototype van de fabrikant had ook een pantserschild, bestaande uit twee platen aan weerszijden van de vuurmond. Het schild hing in een hoek met een scherpste van 45 graden, wat de stukbediening ernstig belemmerde in hun activiteiten. Vandaar dat het Nederlandse leger vrijwel geen exemplaren met een pantserschild

De 4.7 cm pag heeft ook een link met een van de meest geruchtmakende affaires rondom de Grebbeberg: de zaak Meijer. Sergeant Chris Meijer was ingedeeld bij 19 Compagnie pantserafweergeschut. Daar voerde hij het commando over een tweetal stukken 4.7 cm pag. De ontwikkelingen van 11 mei 1940 leidden ertoe dat een van de twee stukken (waar Meijer zich bevond) geïsoleerd kwam te liggen en er geen contact meer met zijn meerdere mogelijk leek. Nog onwetende wat de situatie van de Duitse tegenstander op dat moment was, besloot Meijer met een van de stukken uit de chaotische positie terug te trekken. Dit werd als desertie aangemerkt en leidde tot een doodvonnis dat op 12 mei 1940 door een krijgsraad te velde werd uitgesproken. Het vonnis werd nog dezelfde dag voltrokken. Tot op de dag van vandaag is deze rechtsgang nog steeds een punt van onderzoek en discussie voor menig jurist.

DETAILS

| | |
|--------------------|--|
| Vervaardiger: | Böhler, Kapfenberg (Oostenrijk) |
| Kaliber: | 47 x 228R |
| Vuursnelheid: | 15 schoten per minuut |
| Gewicht: | ca.310 kg. |
| Maximale dracht: | ca.1500 meter |
| Munitie: | brisant pantsergranaten, brisantgranaten |
| Gebruiksperiode: | 1938-1940 |
| Aantal in gebruik: | 386 stuks |

heeft ingezet. De pantserkoepel die sinds kort staat opgesteld in de Arena op het buitenterrein van het NMM, was bedoeld voor een 4.7 cm pag. Een gedegen alternatief voor het organieke schild, omdat deze rondom bescherming bood. De levering begon in 1936 met een zestal exemplaren. Later werden er steeds meer aangevoerd waardoor er in 1940 z'n 386 pags ingezet konden worden.

De bediening bestond naast de stukcommandant en de chauffeur van de trekker (dan wel de paardengeleider) verder uit vijf overige personen: richter, sluitstukbediende/afvuurder, lader en twee helpers.

De munitie voor dit geschut bestond uit brisantgranaten en brisantpantsergranaten. Op een schootsafstand van 200 meter kon een

45-50 millimeter pantserstaal worden doorboord. Op een afstand van 500 meter lag dat op 35 millimeter. Om een tank uit te schakelen waren zo'n drie à vier inslagen nodig. In de meidagen '40 bleken hierdoor de voorraden munitie niet afdoende te zijn om effectief op te kunnen treden.

Tijdens de meidagen '40 was het aantal van 386 pags evenmin genoeg om op alle strategische punten een 4.7 cm pag in te zetten. Daarom bleven oudere artilleriestukken als anti-tankgeschut operationeel om dit te ondervangen. De legerleiding had besloten om het moderne geschut 4.7 cm pags te concentreren rondom de Grebbeberg. In de doorbraak van de Duitse troepen in westelijke richting hebben zij rondom de Grebbeberg juist geen pantservoertuigen ingezet. Hierdoor heeft de 4.7 cm pag zich niet echt als een accuraat wapen kunnen bewijzen.

4.7 cm pag



VOETNOTEN

11

- ¹ 'Voorlopige aanwijzingen voor het gebruik van het pantserafweergeschut'; nr 720; 1939
- ² E. van Mourik-Karremans; Negentig jaar Legermuseum 1913-2003
- ³ E. van Mourik-Karremans; Negentig jaar Legermuseum 1913-2003, pag. 45



HR.MS. M1- EEN DUITSE ONDERZEEBOOT IN NEDERLANDSE DIENST

DOOR GERARD HORNEMAN, BEWERKT DOOR JOUKE SPOELSTRA

Toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak, beschikte de Koninklijke Marine over vijf onderzeeboten. In de loop van de oorlog kwam er nog een aantal in de vaart, maar een handelsembargo zette een streep door verdere nieuwbouwplannen. Het was daarom een prettige bijkomstigheid dat er in de oorlogsjaren Duitse en Britse onderzeeboten op onze kust strandden.

Naast de onderzeeboten die de Koninklijke Marine bij het uitbreken van de oorlog in de vaart had, trad op 21 augustus 1914 nog een zesde in dienst. Op dat moment stonden er nog twee op stapel. Bij de Koninklijke Maatschappij “De Schelde” en de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw “Fijenoord” waren respectievelijk Hr.Ms. O 6 en O 7 in aanbouw. Aan het ontwerp van de Hr.Ms. O 6 lagen plannen van het Amerikaanse bedrijf Electric Boat Company ten grondslag. De O 7 werd naar plannen van de Britse firma Denny Hays gebouwd. Een andere

boot, Hr.Ms. K 1, waarvoor de firma Whitehead & Co. een ontwerp maakte, was in juli 1914 in dienst gesteld. Zij was bedoeld voor dienst in de koloniën, maar bleef door de oorlog nog geruime tijd in Nederland. De K 1 zou pas in september 1916 naar Nederlands-Indië vertrekken.

Er lagen plannen om het aantal onderzeeboten voor de dienst in Nederland verder uit te breiden. Door de neutraliteit van Nederland werd echter een handelsembargo tegen ons land ingesteld waardoor geen handelsverkeer tussen Nederland en

het Verenigd Koninkrijk toegestaan was. Bovendien namen de Britten onderdelen, zoals bewapening en motoren, in beslag voor eigen gebruik. Daardoor kwam van de verdere nieuwbouwplannen tijdens de oorlog niets meer terecht.

Het kwam de Koninklijke Marine daarom niet slecht uit dat er in de oorlogsjaren enkele belligerente onderzeeboten op de Nederlandse kust strandden. Totaal waren het er vier. Drie werden geïnterneerd, terwijl er daarvan twee na aankoop aan de Koninklijke Marine konden



De UB 6 naast Hr.Ms. Geep

worden toegevoegd. De ene was de Britse onderzeeboot *H 6* van 440 ton, bewapend met 4 boeglanceerbuizen. Deze onderzeeboot strandde op 18 januari 1916 bij Schiermonnikoog. In mei 1917 trad zij als Hr.Ms. *O 8* in Nederlandse dienst. De andere was een Duitse onderzeeboot-mijnenlegger van ongeveer 190 ton. Zij werd omgedoopt in Hr.Ms. *M 1*. Over deze onderzeeboot gaat dit verhaal. Voor de volledigheid komen nog twee gestrande Duitse onderzeeboten aan bod.

Naar Alkmaar

Op 3 november 1915 vertrok de Duitse onderzeeboot-mijnenlegger *UC 8* van Emden naar Zeebrugge. De boot was op 15 juli 1915 in dienst gesteld en, na inwerken, bij het vanuit Zeebrugge en Oostende opererende “Flandern-Korps” ingedeeld. Op 4 november 1915 strandde de *UC 8* ten gevolge van een navigatiefout bij Terschelling op 53°23' noorderbreedte en 05°05' oosterlengte. Na te zijn vlot getrokken door de sleepboot Titan, werd de boot door Nederlandse torpedoboten naar de haven van West-Terschelling

gebracht. De Nederlandse regering besliste na ingesteld onderzoek dat, aangezien noch averij, noch de toestand der zee, doch uitsluitend het sturen van een verkeerde koers de oorzaak van het aan de grond lopen was, de onderzeeboot en bemanning zouden worden geïnterneerd.

Op 8 november 1915 werd de *UC 8*, die nog niet aan oorlogshandelingen had deelgenomen, naar Den Helder gesleept. Het grootste deel van de bemanning werd met een Nederlandse torpedoboten ook daar afgeleverd. Vervolgens werd de bemanning doorgestuurd naar het interneringskamp voor Duitse militairen te Bergen. De commandant van de *UC 8*, *Oberleutnant zur See* Walter Schmidt, wist een maand later uit dit kamp te ontvluchten, maar hij werd al na een week in Rotterdam weer aangehouden.

Op 10 november 1915 besloot de regering dat de *UC 8* naar Alkmaar moest worden overgebracht. Het feit dat men dan gemakkelijk enkele leden van de Duitse bemanning bij het onderhoud kon inschakelen, speelde hierbij waarschijnlijk ook een rol.

Als Nederlands bewakingsvaartuig werd de stokoude kanonneerboot Hr.Ms. *Geep*, één van de reeds jarenlang ontwapende ‘strijkijzers’, naar Alkmaar vooruit gezonden. Het koos als ligplaats de noordelijke uitloper van het zogenoemde kanaaleiland ter hoogte van het toenmalige administratiegebouw van het gasbedrijf. Bij Hr.Ms. *Geep* werd tevens een drijvend boothuis gestationeerd, bestaande uit een ongeveer 40 meter lange overkapping, waarvan de wanden waren gebouwd op evenwijdig aan elkaar liggende vloten.

Op 4 december kwam de *UC 8*, gesleept door een sleepboot van de firma Goedkoop, onder grote belangstelling van het toegestroomde publiek in Alkmaar aan. De Duitse onderzeeboot werd direct in de overkapping gebracht. Bij aankomst was de bovenbouw van de onderzeeboot afgedekt met grote stukken zeildoek afkomstig van schietschijven. Mogelijk was dit gedaan om, ter wille van de neutraliteit, vreemde pottenkijkers geen blik te gunnen op de zogeheten mijnenbuns (kokers waarin de mijnen liggen opgeslagen).



In Nederlandse dienst

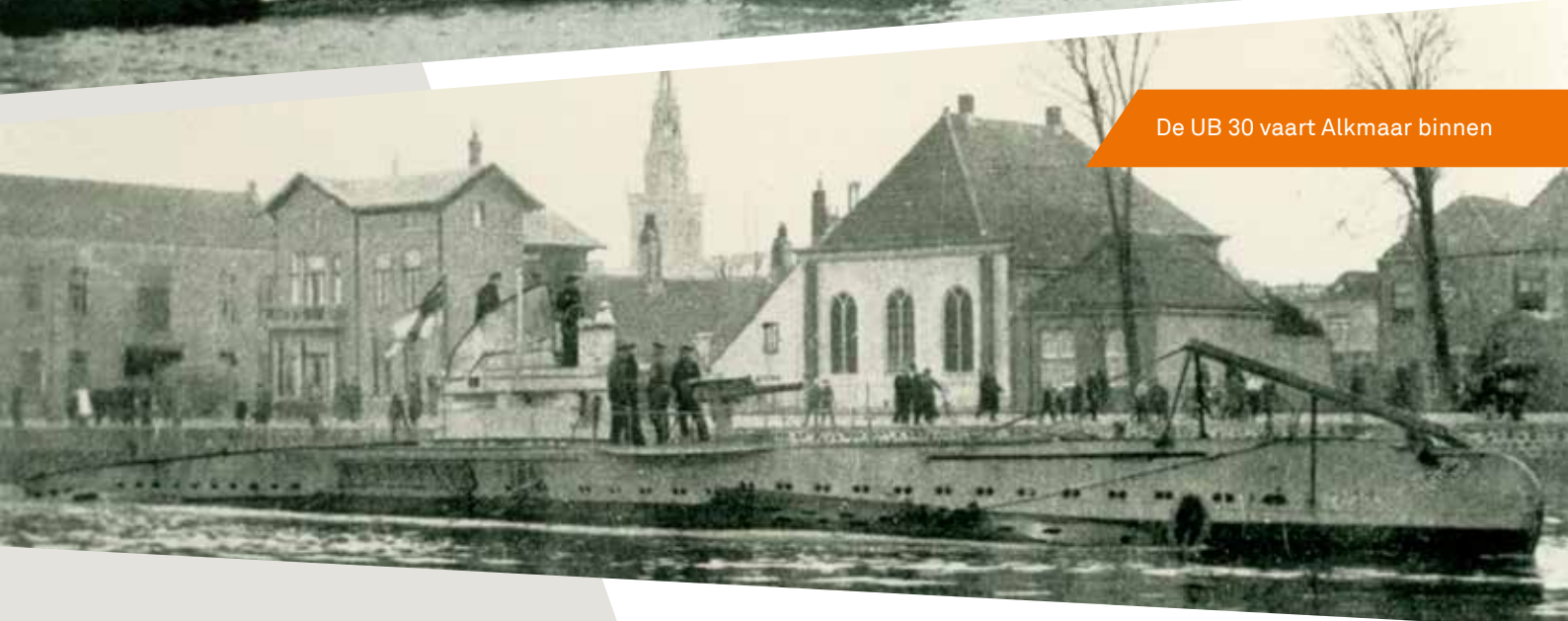
Op 30 januari 1917 werd de *UC 8* gekocht van de Duitse marine. De boot was eerst door de Duitse keizer aan koningin Wilhelmina ten geschenke aangeboden, maar zij had dit wijselijk afgewezen. In de middag van 5 maart 1917 vertrok de *UC 8* onder Nederlandse vlag uit Alkmaar met als bestemming Den Helder. Aldaar werd de Duitse onderzeeboot op 13 maart 1917 in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine. Daarmee beschikte de marine met de Hr.Ms. *M 1* over haar eerste onderzeebootmijnenlegger.

Weer twee op de kust

Op 22 februari strandde de Duitse onderzeeboot *UB 30* bij Domburg, op 12 maart gevolgd door de *UB 6*, die vastliep op de Ribbeplaat bij Hellevoetsluis. Na onderzoek werden ook deze boten geïnterneerd en naar Alkmaar gebracht. De *UB 30*, waarover *Oberleutnant zur See S. von Montigny* het commando voerde, arriveerde op 13 maart en werd afgemeerd in het inmiddels lege boothuis. De *UB 6* onder *Oberleutnant zur See S. Steckelberg* kwam op 24 maart in Alkmaar aan. Voor de *UB 6* was geen plaats in het botenhuis. Daarom werd de boot, pal voor het gasbedrijf, achter een drijvende houten constructie langszij Hr.Ms. *Geep* gemeerd.

Aangezien de Duitse regering zich niet kon verenigen met de door de Nederlandse regering aangevoerde argumenten die tot internering van beide andere onderzeeboten hadden geleid, besloot men deze kwestie voor te leggen aan een commissie bestaande uit Deense, Zweedse, Argentijnse, Duitse en Nederlandse zeeofficieren en juristen. De commissie stond onder voorzitterschap van de Deense kapitein ter zee Bloch. Op 20 juli 1917 kwam men tot de bindende uitspraak.

De commissie bepaalde dat de *UB 30* weer moest worden vrijgegeven, doch dat de *UB 6* geïnterneerd zou blijven. Op 5 augustus verliet de *UB 30* Alkmaar met bestemming Zeebrugge. Tot Zeeland werd zij geëscorteerd door Nederlandse oorlogsschepen. Vandaar



voer zij alleen naar Zeebrugge onder voorwaarde dat op het laatste traject geen oorlogshandelingen mochten worden gepleegd. Op 7 augustus 1917 arriveerde de boot in Zeebrugge, waar zij werd klaargemaakt voor haar oorlogstaak. Een jaar later, op 13 augustus 1918, bracht de Britse trawler *John Gillman* de *UB 30* ter hoogte van Great Yarmouth met dieptebommen tot zinken.

De *UB 6* bleef tot na het einde van de Eerste Wereldoorlog in Alkmaar liggen. Wel kreeg zij in augustus 1918 gezelschap van de bij Terschelling in onze wateren opgebrachte en geïnterneerde Duitse gewapende trawler *Nürnberg*. Na de wapenstilstand moesten ook alle bij de neutrale landen geïnterneerde schepen aan de geallieerden worden

uitgeleverd. Op 21 februari verliet de *UB 6* Alkmaar om via Den Helder naar de uitleveringshaven Harwich te worden gesleept. In 1921 werd zij te Brest gesloopt. Na het vertrek van de *Nürnberg* verdween op 12 maart 1919 ook Hr.Ms. *Geep* uit Alkmaar.

Levensloop van Hr.Ms. *M 1*

Hr.Ms. *M 1* bleef intussen nog in dienst van de onderzeedienst. De boot heeft onder verschillende commandanten nog deel genomen aan diverse oefeningen op de Noordzee. De zeewaardigheid van de *M 1* was naar verluid matig en zij had een zwakke barkas-dieselmotor. Door de

krappe accommodatie, de beperkte duikdiepte van 50 meter en de eveneens beperkte actieradius was de boot alleen geschikt voor operaties in de Noordzee. In 1933 is de boot ten slotte van de sterkte afgevoerd en in 1934 verkocht voor de sloop.

Met Hr.Ms. *M 1* heeft de Koninklijke Marine kennisgemaakt met leggen van mijnen vanuit onderzeeboten. Die taak kreeg uiteindelijk ook een vervolg in het ontwerp van Nederlandse onderzeebootmijnenleggers. Dit leidde in 1935 tot de bouw van de onderzeeboot-mijnenleggers *O 19* en *O 20*.



TWEE GROOTVADERS ALS VLIEGER

Beide grootvaders van de auteur Arnout Asjes waren actief als militair vlieger in de Tweede Wereldoorlog. Jan Bosch was vlieger in Europa, Dick Asjes in Azië. Het vriendenblad van het NMM plaatst beide verhalen in een tweeluik. In dit nummer wordt het leven en de loopbaan van Jan Bosch beschreven, in een volgende aflevering die van Dick Asjes.

DOOR ARNOU ASJES

Jan werd geboren op Celebes in Nederlands-Indië. Samen met zijn vier broers en zusters kende hij een onbezorgde jeugd. Zoals gebruikelijk was in die tijd, ging hij na de middelbare school naar Nederland om in Leiden rechten te studeren. Maar ook de luchtvaart trok hem. In 1936 werd hij toegelaten tot de vliegeropleiding in Soesterberg. Na zijn opleiding werd hij vlieger bij de 3^e JaVa (jachtvliegtuig afdeling) dat Schiphol als thuisbasis had. In 1939 werd hij als piloot aangenomen bij de KLM, maar vanwege de oplopende spanningen in Europa en de mobilisatie kon hij de overstap naar de burgerluchtvaart niet maken. In

deze periode trouwde hij met Letty Broekman.

Begin 1940 werd Jan bij de 1^e JaVa op Marine Vliegveld De Kooy geplaatst en ging op de Fokker D21 vliegen. De Luftwaffe was in die tijd erg actief in het Nederlandse luchtruim en er moest veel worden gepatrouilleerd om de Duitse vliegtuigen te onderscheppen. De D21's waren te traag voor de Duitse jagers, maar hadden wel twee voordelen: ze waren wendbaarder en konden hoger vliegen dan de BF 109.

Op 10 mei 1940 startten de Duitsers operatie 'Fall Gelb', waarmee de lage landen werden aangevallen. Om de Hollandse tactiek van inundatie voor te zijn, bedacht Göring een

operatie waarin de hoofdrol voor 17500 parachutisten en luchtmobiele soldaten was weggelegd. Junker 52 transporttoestellen zouden de para's droppen boven Holland. De Duitse troepen zouden vervolgens de bruggen rond Rotterdam innemen en de regering in Den Haag gevangen nemen.

Het plan slaagde maar gedeeltelijk. De vliegers werden door onder meer luchtafweer rond de Nederlandse vliegvelden zwaar belaagd. Ruim 300 Duitse vliegtuigen werden vernietigd, er waren 2800 Duitse gewonden en 1800 krijgsgevangenen.

In de vroege ochtend van 10 mei werd Jan's eenheid naar Bergen gestuurd. De Duitsers bestookten het vliegveld aldaar. Elf Fokkers verjoegen vier Messerschmitts BF 109. Na een uur moesten de Fokkers van brandstof en munitie worden voorzien. Jan

Fokker G1 3 JaVa Sq Soesterberg, 1939





De Haviland DH98 Mosquito

behoorde bij de eerste groep van drie die de landing inzette. Vlak voor de landing werd zijn toestel geraakt door de Messerschmitt BF 109, gevlogen door Hauptmann Robitsch, commandant van 4./JG/186. Het instrumentarium van Jan's D 21 werd volkomen vernield en het toestel vatte vlam. Op het moment dat de wielen van het toestel de grond raakte sprong Jan eruit. De wingman van Jan, Henk van Overvest, wist de motor van het toestel van Robitsch te raken, zodat Robitsch een buiklanding moest maken. Ook vier andere BF 109's werden door de overgebleven acht D 21's uitgeschakeld, gebruik makend van de wendbaarheid en het klimvermogen. Jan vloog in de meidagen nog vijf missies, voordat Nederland capituleerde.

met Flight Sergeant Van Houten vloog hij 62 operationele missies boven Europa, allemaal nachtvluchten. Maar liefst 28 missies werden naar Berlijn gevlogen. Slechts eenmaal werd de Mosquito geraakt door een kogel van een jachtvlieger. Op 26 april 1945 vloog Jan zijn laatste operationele missie, naar Kiel.

Nadat Holland was bevrijd vloog Jan over Den Haag en dropte een kartonnen briefje voor zijn vrouw Letty. Een boswachter vond het en bracht het bij haar. Hij liet weten dat hij snel weer thuis zou zijn. Letty was ontzettend blij met dit eerste teken van leven na al die tijd.

Na de oorlog maakte Jan zijn rechtenstudie af en kon hij eindelijk bij de KLM aan de slag. Hij vloog op veel verschillende typen (DC-3, DC-6, DC-7, Constellation en DC-8). In juni 1971 maakte hij zijn laatste trip als gezagvoerder, naar New York. Hij heeft in totaal 19.000 vlieguren gemaakt.

Na zijn lange carrière ging Jan aan de slag bij de Sectie Luchtmacht Historie. Hij schreef twee boeken. In 1983 zou hij stoppen met zijn activiteiten voor de sectie. Op 2 juli 1998 overleed Jan.

Jan vatte het plan op om naar Engeland te vluchten en vandaar de strijd voort te zetten. Hij ondernam een aantal pogingen. Telkens nam hij afscheid van Letty, maar pas de vijfde poging slaagde. Via België en Frankrijk reisde hij, samen met Bodo Sandberg, een Fokker G1 vlieger, als monteurs van Peugeot naar Zwitserland. In Zwitserland werden ze geïnterneerd. Toen diplomaten er niet in slaagden hen vrij te krijgen, ontsnapte het tweetal naar Vichy Frankrijk om vandaar te voet de Pyreneeën over te steken. Vanaf Lissabon vlogen ze per KLM naar Bristol.

Na een onderzoek en debrief werd Jan toegevoegd aan de *RAF Volunteer Service*. Hij kreeg opfriscursussen en in juli 1944 werd hij getraind op de Mosquito. Uiteindelijk werd hij operationeel vlieger bij 139 (Jamaica) Squadron - Pathfinder Force. Samen



Messerschmitt BF 109 neergeschoten door Lt van Overvest met Fokker D 21



vlr: Lt H.J. van Overvest, F.L.M. Focquin de Grave en J.W. Bosch op MVK de Kooy, meidagen 1940

VRIJWILLIGER IN HET NMM

DOOR MARTHY GELUK

Het zal december 2013 zijn geweest toen ik een advertentie las waarin het nieuwe Nationaal Militair Museum vrijwilligers zocht. Daar heb ik me toen direct voor aangemeld. Tien jaar na het verlaten van de militaire dienst leek dat mij een leuke en interessante bijbaan naast mijn werk als verpleegkundige. En dat is uitgekomen. Ik vind het ontzettend leuk om er als gastvrouw rond te lopen tussen de voertuigen en vliegtuigen, een praatje te maken met bezoekers en te knutselen met kinderen in de workshop.

Met mijn landmacht achtergrond wist ik niet veel over vliegtuigen. Maar de Starfighter, die jarenlang langs de A28 heeft gestaan, herkende ik nog wel. En de Alouette helikopter kende ik ook al. Daar heb ik eens als oefengewonde in mee gevlogen tijdens een oefening in Duitsland, maar daar hield de kennis erover op. Een collega heeft op een plattegrond van het museum alle vliegtuigen voor mij opgeschreven. Die heb ik altijd op zak en als een bezoeker iets wil weten kan ik het direct opzoeken. Inmiddels kan ik er toch al heel wat herkennen. Naast de witte Mercedes ziekenauto, waar ik zelf in Bosnië nog in gereden heb, vind ik het leukste object de lotingstrommel in de themaruimte Krijgsmacht. Veel mensen kennen de uitdrukking “voor je nummer opkomen” nog wel. Dat komt daar vandaan. In die trommel zitten allemaal lootjes en tot de Eerste Wereldoorlog werd die gebruikt om te loten of je in dienst moest. Mijn opa was uitgeloot en heeft zijn hele leven dat lootje in zijn zakhorloge gedragen. Hij vertelde dat het een heel oneerlijk systeem was want rijke boerenzoons kochten het lootje van arbeiders die wel uitgeloot waren. Als bezoekers er een beetje vragend naar staan te kijken vertel ik graag dit verhaal van mijn opa.

Op 8 maart vierden we Internationale Vrouwendag in het museum. Het begon met het idee: we kunnen toch wel een dag vullen met alleen vrouwelijke vrijwilligers? Toen dat idee gehoor kreeg was 8 maart een logische keuze. We hebben per slot van rekening vrouwen in alle functies binnen het vrijwilligerskorps. Mooi dat dat zo door het museum is opgepakt. Het is een hele speciale dag geworden. Vrouwen mochten die dag gratis naar binnen en er was een speciale route met aandacht voor vrouwen uitgestippeld. Op die manier konden wij onze solidariteit met de bijna 4000 vrouwen in de krijgsmacht tonen.



ONDER NEDERLANDSE VLAG: PLEIN 4

DOOR DRS. ESTHER RONNER

In het hart van Den Haag staat aan het met lindebomen omzoomde Plein een prachtig monument waarin onder meer de Bestuursstaf van het ministerie van Defensie is gevestigd. Het pand en zijn bewoners kennen een lange geschiedenis die teruggaat naar de eerste helft van de 17de eeuw. In die tijd woonde op de plek van het huidige Plein 4 een zekere Thijman van Volbergen. Over het uiterlijk en het interieur van zijn woning is vrijwel niets bekend. Zeker is wel dat het huis toen uit een kelder, een begane grond, een verdieping en een zolder bestond. Nadat Van Volbergen na een zakelijk fiasco zijn vermogen was kwijtgeraakt, zette hij zijn pand te koop. De stad Rotterdam, die op zoek was naar een geschikt logement voor haar afgevaardigden bij de Staten van Holland, kocht daarop in 1650 zijn huis voor een geldbedrag van 36.000 gulden. Het perceel zou tot 1806 eigendom van de stad Rotterdam blijven.

Het Logement van Rotterdam
ca. 1850; Litho C.C.A. Lust



Exterieur

Uit de eerste logementsperiode zijn geen afbeeldingen overgebleven. In 1728 kocht de stad Rotterdam ook het aangrenzende blok huizen ter linker zijde van Plein 4. In 1739 werd met de verbouwing begonnen die acht jaar zou duren. Het resultaat van de nieuwbouw was een markant, in Lodewijk XIV-stijl uitgevoerd herenhuis dat nu nog te bewonderen valt. Het gebouw bestaat uit een souterrain, een benedenverdieping (de bel-etage), twee bovenverdiepingen en een zolder. De voorgevel is opgetrokken uit zandstenen blokken. De hoofdingang wordt omsloten door twee uitspringende Dorische pilasters met een kroonlijst waarop twee vazen staan. Deze kroonlijst is, evenals de lijstgoot, met trigliefen versierd. Midden op de daklijst staat het door twee leeuwen vastgehouden Rotterdamse stadswapen, terwijl op de beide hoeken een vaas is geplaatst.

Voorts bestond het logement in de 18^{de} eeuw uit een voor- en een achtergebouw. In het achtergebouw dat tien meter breder uitviel dan het voorgebouw, lagen op de benedenverdieping drie zalen: de speel- of conversatiezaal, de grote zaal en de eetzaal. Deze gemeenschappelijke ruimten hadden uitzicht op de ongeveer 46 meter diepe achtertuin. De tuin werd afgesloten door een muur, waarachter zich een sloot en een achtererf bevonden. Daar stonden een koetshuis en een woning voor de koetsier.

Interieur

Inventarissen die in 1706 en latere jaren zijn opgemaakt, geven informatie over de inrichting van het logement. De vertrekken op de benedenverdieping, die met goudleer waren behangen, dienden als gemeenschappelijke ruimten. Op deze etage bevonden zich een voorzaal, een grote zaal, een voorhuis, een galerij en een 'lantaren' (een binnenkamer waar het daglicht rechtstreeks kon binnenvallen). Verder waren er in de souterrain twee slaapkamers, waaronder de zogeheten burgemeesterskamer. De meeste heren sliepen op de bovenverdieping. De overige vertrekken waren voor de knechten, de meiden, de bode en de kastelein. In de tuin stond een tuinhuisje, waarvan het interieur eveneens met goudleer was behangen.

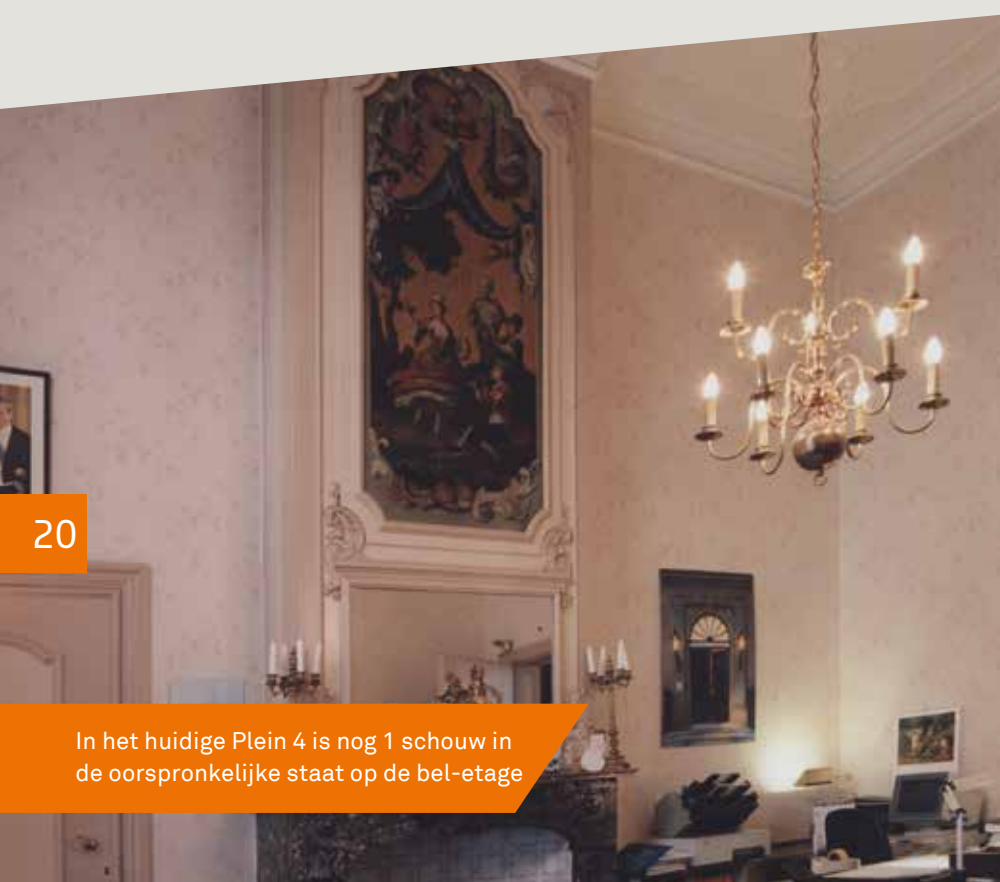
Het interieur van het logement, en dan vooral de plafonds, de schoorsteenmantels en het trappenhuis, was rijk versierd met beeldhouw- pleister- en houtsnijwerk. Opvallend was het fraaie versierde stadswapen van Rotterdam dat boven in de brede gang van het voorhuis was aangebracht. De vertrekken waren met geschilderd behang en tapijten gedecoreerd. Zelfs in het souterrain

hadden de gangen en de keuken, die tot 1959 vrijwel volledig intact is gebleven, marmeren vloeren. In het huidige Plein 4 is nog maar een schouw in de oorspronkelijke staat te bewonderen. Deze bevindt zich in een van de kamers op de bel-etage. Ook de schildering boven deze schouw is nog origineel. De bewoners konden zich met diverse spelen vermaken. Zo stond er ook in het gebouw een biljart, terwijl schaak- en damborden eveneens tot de vaste inventaris behoorden.

In 1795 kwam er een eind aan de Republiek der Verenigde Nederlanden. De machtspositie van de 18 steden bij de Staten van Holland verdween en ook kwam de functie van de logementen in Den Haag te vervallen. Het Rotterdams stadsbestuur besloot het pand aan het Plein te verhuren om zo een kleine bron van inkomsten te kunnen genereren.

Na 1806

In 1806 ontstond het Koninkrijk Holland. De nieuwe koning resideerde aanvankelijk in Den Haag hetgeen tot gevolg had dat er veel vraag was naar onroerend goed. Het stadsbestuur van Rotterdam kreeg het verzoek het logement aan de nieuwe regering te verkopen. Voor 65.000 gulden deed de stad Rotterdam het huis



20

In het huidige Plein 4 is nog 1 schouw in de oorspronkelijke staat op de bel-etage



Het ministerstrapje

aan het Plein inclusief de tuin en de stalling van de hand. Het huidige Plein 4 is vanaf september 1806 tot op heden zonder onderbreking lands- dan wel rijks eigendom gebleven.

In de periode 1806 tot heden heeft het pand verschillende ingrijpende verbouwingen ondergaan. Na de intrede op 30 november 1813 van prins Willem Frederik, de oudste zoon van de laatste stadhouder, kreeg het voormalig logement van Rotterdam een nieuwe bestemming. In het leegstaand pand werden behalve de Algemene Staatssecretarie, ook de Hoge Raad van Adel en de Raad van State ondergebracht. Op 12 april 1814 vond de eerste vergadering van de nieuwe Raad van State plaats. De in het pand werkzame kamerbewaarder, Abraham de Nut, beging die dag een enorme flater. Omdat hij nog niet alle leden van de Raad kende, was hij op zijn hoede iemand toegang te verschaffen die niet tot dit college behoorde. Nadat hij twaalf betrouwbaar ogende heren bij de vice-president Gijsbert Karel van Hogendorp had binnengelaten, posteerde hij zich met een gerust hart voor de deur van de vergaderkamer. Tot zijn verbazing kwam er toch nog een heerschap aanlopen die vastberaden was de door De Nut bewaakte vergaderkamer binnen te gaan. De kamerbewaarder deed alles om de brutale indringer de toegang te beletten maar deze persoon duwde hem nadrukkelijk opzij. Op dat moment herkende de kamerbewaarder zijn opponent. Hij rende naar zijn baas en riep totaal ontredderd uit: 'Excellentie, red mij of ik besterf het: 't was Zijn Hoogheid!!'. Wat er nadien met de kamerbewaarder is gebeurd, vermeldt de historie niet.

Departement van Oorlog

Nadat in 1818 het besluit was gevallen in het voormalig logement het Departement van Oorlog onder te brengen moest een ingrijpende verbouwing worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden vonden plaats onder leiding van Barthold Wilhelm Heinrich Ziesenis, stadsarchitect van Amsterdam. De belangrijkste aanpassing die Ziesenis in het oud- logement aanbracht was de voltooiing van de uitbouw aan de achterzijde. In plaats van een hoge vergaderzaal werden er nu over drie verdiepingen en op zolder nieuwe kantoren en gangen gerealiseerd. Ook werden enkele nieuwe vensters aangebracht.

Het Departement van Oorlog stond onder leiding van een commissaris-generaal. Prins Frederik der Nederlanden, tweede zoon van koning Willem 1, heeft deze functie enige tijd bekleed maar had er een zware dobber aan zo bleek uit een schrijven van hem aan een bevriende generaal: 'Het loopt zo druk, dat ik 14 a 15 uren daags werkende, soms mijn hoofd niet weet te bergen en geheel afgemat ben van lezen, spreken, denken en schrijven. .. Het zal mij heel wat tijd en moeite kosten om de zaak op andere wijze op touw te zetten (..). Toch wist hij in zijn tot 1830 durende ambtstermijn veel te bewerkstelligen. Prins Frederik zou niet de laatste 'minister' van Oorlog zijn die vreesde in zijn papieren te verdrinken. Prins Frederik is vooral de geschiedenis ingegaan als iemand die het militair onderwijs heeft verbeterd. Zo stond hij aan de wieg van de oprichting van de Koninklijke Militaire Academie te Breda in 1828.

Latere aanpassingen

Ook in het interieur van Plein 4 werden nu en dan aanpassingen aangebracht. Vermeldenswaard is het zogeheten ministerstrapje dat zich bevindt achter een deur, halverwege de grote trap die naar de eerste verdieping loopt. Dit trapje werd in 1872 door Menno David graaf van Limburg Stirum in gebruik genomen. Als jong genie-officier had hij tijdens de Belgische Opstand zijn rechter been verloren. Sindsdien moest van Limburg Stirum met een houten been door het leven. Ondanks deze handicap bracht hij het tot luitenant-generaal en in 1872 werd hij op 64-jarige leeftijd minister van Oorlog. Omdat hij het vervelend vond voor het oog van zijn ambtenaren de trap op te lopen, liet hij een prive opgang aanleggen die vlak bij de ministerskamer uitkwam. Dit ministerstrapje bestaat nog steeds.

In 1857 werd het naastgelegen Logement Stanislas op nummer 5 aangekocht en

in gebruik genomen. In de beginjaren van de 20ste eeuw (1904) werd dit oude pand afgebroken om voor ruimere en brandveiliger nieuwbouw plaats te maken. Architect Daniel Knuttel paste het nieuwe Plein 5 zo veel mogelijk aan de bouwstijl van Plein 4 aan. Dezelfde soort zandsteen werd gebruikt, de vensterindeling was eender en ook de daklijst met trigliefen werd doorgetrokken. Als tegenhanger van het Rotterdamse wapen werd op het uitspringende gedeelte van de nieuwbouw het wapen van Nederland geplaatst.



Het wapen van Nederland op de voorgevel

Samenvoeging departementen van Oorlog en Marine

Kort na de Eerste Wereldoorlog besloot het kabinet leger en vloot in een departement onder te brengen. Op 1 september 1928 werd de voormalige landmachtofficier Johan Lambooy de eerste minister van Defensie. De hoofdzetel van het nieuw ontstane Departement van Defensie werd Plein 4. Van een echte organisatorische samenvoeging was echter geen sprake.

De omvang van het Departement van Defensie nam in de jaren dertig flink toe. In 1932 waren er 335 personeelsleden in dienst, in

1939 was dat aantal gegroeid tot 485. Deze uitbreiding was vooral het gevolg van de toenemende oorlogsdreiging in Europa, waardoor de defensiebegroting ondanks de economische malaise omhoog ging.

Vanaf de meidagen van 1940 werden de werkzaamheden van het Departement van Defensie in Londen voortgezet. De Nederlandse regering week vanwege de oorlog uit naar Engeland. In juni 1940 werd het Afwikkelingsbureau van het Departement van Defensie in het pand gevestigd. Tot de belangrijkste werkzaamheden van het Afwikkelingsbureau behoorden het beheer van de archieven, de betaling van de salarissen, wachtgeld en pensioenen aan het (voormalig) militair en burger personeel, zorg voor de oorlogsgewonden en het beheer van materieel, gebouwen en terreinen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Plein 4 door de Duitsers bezet. In mei 1940 vestigde zich er het hoofdkwartier van de Wehrmachtbefehlshaber in den Niederlanden, luchtmachtgeneraal Friedrich Christiansen. Na het vertrek van Christiansen in mei 1942, werden er andere bureaus op Plein 4 gehuisvest, waaronder het Hoofdbedrijfschap voor Akkerbouwprodukten. Plein 4 kwam ongeschonden door de oorlog, alleen hadden de Duitsers vrijwel de gehele inventaris, waaronder vele kunstvoorwerpen, meegenomen. Ook de centrale verwarming hadden de Duitsers uit het gebouw gesloopt.



Het wapen van Rotterdam in het interieur

Van departement naar ministerie

Na de bevrijding van Nederland in 1945 werd Plein 4 weer uitsluitend een verantwoordelijkheid voor de landmacht. Vanaf die tijd begon men in plaats van de term 'departement' steeds vaker de term 'ministerie' te gebruiken. In 1947 ging de legerleiding inclusief de Generale Staf, deel uitmaken van de ministeriele organisatie. Dit was een wezenlijk verschil met de vooroorlogse structuur.

In 1953 was het aantal mensen dat binnen het hele ministerie van Oorlog werkzaam was, tot ongeveer 4.100 gegroeid. Het verwerven van buitenlocaties bleef daarom noodzakelijk.

In 1956 onderging het ministerie van Oorlog opnieuw een flinke uitbreiding aan de zijde van de Kalvermarkt. De Koude Oorlog was de belangrijkste oorzaak van de snelle groei van het defensieapparaat. Tijdens de ambtsperiode van luitenant-generaal Michael Calmeyer werden er in verschillende kamers van Plein 4 restauratiewerkzaamheden uitgevoerd. Het wapen van Rotterdam, boven in de gang van het voormalig logement, werd opnieuw in de oude heraldische kleuren geschilderd. Ook de oude keuken in de kelder verdieping werd in die tijd grondig verbouwd. In 1961 werd de hoofdingang in oude staat hersteld waarbij aan beide zijden van de voordeur een lantaarn werd aangebracht.

In 1992 kreeg de voorgevel van Plein 4 een opknapbeurt. Tegelijkertijd werd een nieuw smeedijzeren hek aan de voorzijde geplaatst. Tussen 2009 en 2012 onderging het Plein-Kalvermarktcomplex waartoe ook Plein 4 behoorde een grondige renovatie, waarbij verschillende delen ingrijpend werden verbouwd. Tegenwoordig neemt dit monument nog steeds een voorname plek in aan het Plein en is doorgaans herkenbaar aan de Nederlandse driekleur die bovenop het dak wappert in de wind.

BRONNEN

- Ben Schoenmaker, Paul Peucker en Alan Lemmers, Plein 4: De geschiedenis van een logement en een departement. Uitgave Sectie Militaire Geschiedenis Koninklijke Landmacht, 2006
- Beeldmateriaal: Collectie NIMH



BIJDRAGE VAN DE DIRECTEUR NMM: HEDWIG SAAM

Recent was ik in China, in de autonome regio Inner Mongolia. Niet voor vakantie, maar met een zakelijke reden: in 2017 wijdt het NMM een grote tentoonstelling aan Genghis Khan en zijn opvolgers, onder wie kleinzoon Kublai Khan die uiteindelijk het grootste rijk ooit zou vestigen. Het doel van ons bezoek was in de eerste plaats om de voor de tentoonstelling noodzakelijke museale bruiklenen, waarvan vele de classificatie 'national treasure' dragen, te bekijken en te beoordelen op hun bruikbaarheid. Onze Chinese gastheren vonden het bezoek aan hun immens grote museum en het bezichtigen van de collecties echter niet genoeg. En zo stapten wij op een vroege, extreem koude ochtend in Hohhot in de auto voor een rit door het besneeuwde Mongoolse landschap op weg naar het mausoleum van Genghis Khan.

Het woord mausoleum suggereert dat de grote krijgsheer hier begraven zou liggen. In werkelijkheid weet niemand waar de exacte plek is. Volgens overlevering zou hij hebben gezegd

op deze plek te willen sterven. Zeker is het echter niet. Een andere mythe vertelt dat na Genghis' begrafenis, niet alleen iedereen die hierbij betrokken was, gedood werd, maar dat er ook een rivier over zijn graf werd omgeleid. Dit alles om het graf onvindbaar te maken. Toch worden op de plek van het mausoleum al ruim 800 jaar bezittingen van Genghis onafgebroken bewaakt door monniken. Hoewel

ook dat niets zegt over de eventuele oorspronkelijke eigenaar, zijn het in elk geval originele historische objecten uit de tijd van Genghis.

Volgend jaar zal een deel van de collectie voor u te bezichtigen zijn in het NMM. Maar ook voor dit jaar is een bezoek aan het museum – met aandacht voor de 100 jaar oude tank – meer dan de moeite waard.





Nieuwe vrienden

T. Velsen, van Hilversum
A. Klein Papendrecht
D. Meirik Voorburg
A.W.H. Blok Amersfoort
E. Jeurink Hilversum
H. Vries, de Amersfoort
M. Vries, de Amersfoort
M. Groot Amersfoort
A. Geeraets Eindhoven
R. Heussen Twello
B. Beers, van Elsloo (Lb)
J.A. Wulp, van der Lelystad
M. Kuijpers Soesterberg
H.J. Schreurs Soesterberg
W. Smit Capelle aan de IJssel
O.J.C. Linden, van der Apeldoorn
H. Boks Leusden
M. Noordanus Huis ter Heide
J. Bruin, de Harderwijk
A. Janssen-Braam Oosterhout
H. Drunen, van Utrecht

Ook vriend worden?

Zie www.vriendennmm.nl

Uw vienschap wordt beloond

met dit magazine en gratis toegang
tot ons museum en uitnodigingen
voor vriendendagen en vernissages.

Colofon

Magazine verschijnt 3 maal per jaar

Redactie

Erwin Vonk
Willem Bogaard
Stefan Willems
Sven Maaskant
Esther Ronner

Vormgeving

Elco Roest, Nivo
in samenwerking met Fabrique

Drukwerk

Nivo, Delfgauw

Uitgever

Stichting Vrienden van het
Nationaal Militair Museum

Secretariaat

Stichting Vrienden NMM
Postbus 6, 3760 AA Soest
Tel: (085) 0036013

e-mail: secretariaatvrienden@nmm.nl
website www.vriendennmm.nl

webmaster

Jeroen Klaphake